

**I. Vorlage**

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	21.05.2014	öffentlich - Beschluss	

**Bauleitplanverfahren zur 6. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 394; Änderung der Erschließungskonzeption**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

**V-SpA-PIB-Ho**

**Anlagen:**

- Vorentwurf der 6. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 394 (Stand: Beteiligung der Träger öffentliche Belange - bisherige Erschließungskonzeption)
- Städtebauliches Konzept zur Neuanbindung des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße (Quelle: GS Schenk)
- Tischvorlage: Städtebauliches Konzept zur Neuanbindung des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße (SpA)

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Ausführungen des Baureferates werden zur Kenntnis genommen.
2. Es werden zwei Beschlussvarianten angeboten:  
Variante a) Weiterverfolgung des bisherigen Ringsystems. Die Verkehrsanbindung erfolgt über die Bayernstraße  
Variante b) Das Erschließungskonzept wird grundlegend modifiziert, sodass die Verkehrsanbindung über die Stadelner Hauptstraße erfolgt. Alle damit verbundenen Anpassungen am städtebaulichen Ordnungssystem, am internen Erschließungssystem und die Maßnahmen im Bereich der Hauptverkehrsstraße sind in einem neuen städtebaulichen Konzept darzustellen.
3. Bei Beschlussvariante b) sind die damit verbundenen Mehrkosten allein vom Vorhabensträger zu tragen.

**Sachverhalt:**

Am 19.06.2013 hat der Stadtrat den Beschluss zur 6. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 394 gefasst. Änderungsinhalt ist die Aufgabe des ehemaligen Gewerbestandortes der Fa. Orenstein&Koppel nebst Folgenutzung als Wohnstandort. Der neue Eigentümer des Grundstücks (Fa. Georg Schenk GmbH & Co.KG) beabsichtigt hier den Neubau von insgesamt 33 Einfamilienhäusern.

Im Bauleitplanverfahren sind bislang die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchgeführt worden. Im

nächsten Schritt soll auf der Grundlage eines Entwurfsbeschlusses die öffentliche Auslegung erfolgen.

Anlass für eine vorherige Behandlung im Bau- und Werkausschuss ist die zu behandelnde wesentliche Änderung des Erschließungskonzeptes. Denn nachdem von Seiten der umliegenden Bewohnerschaft Kritik an der gewählten Erschließungskonzeption mit Verweis auf die zu erwartenden Emissionen angemeldet wurde, sollte das Konzept erneut geprüft werden und hierbei insbesondere die Erschließung über die westlich angrenzende Stadelner Hauptstraße miteinbezogen werden.

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung hat der Baubeirat am 24.03.2014 empfohlen, das Plangebiet an die Stadelner Hauptstraße anzubinden und diesen Erschließungswunsch mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg, Abt. Straßenbau abzustimmen.

Das **bislang favorisierte Erschließungskonzept** sah den Anschluss des Plangebietes an die Bayernstraße vor. Vorgesehen war eine Ringerschließung, die sich aus zwei zu erstellenden Planstraßenästen und dem bestehenden Straßäckerweg ergab. Am westlichen Ende des Straßäckerweges sollte der bestehende Durchlass nur für den nicht motorisierten Verkehr verbleiben.

Das genannte Erschließungssystem wurde frühzeitig zwischen dem Stadtplanungsamt und dem Vorhabensträger, unter Mitwirkung des Tiefbauamtes, der Stadtentwässerung und des Straßenverkehrsamtes im Rahmen der Vorverhandlungen erarbeitet und **ist das Ergebnis einer Prüfung verschiedener Alternativen**. Es hat vor allem den Vorteil, dass das Plangebiet mit den bestehenden Wohngebieten „Stadeln Nord“ (nördlich der Herboldshofer Straße und östlich der Stadelner Hauptstraße) verbunden wird, sodass keine isolierte Siedlung entsteht. Das Erschließungskonzept folgt dementsprechend dem bisherigen System und berücksichtigt die festgesetzte Anbaufreiheit der Stadelner Hauptstraße zwischen der Karl-Hauptmannl-Straße bis nach Mannhof („Ortsdurchfahrtsgrenze Verknüpfungsbereich“). Durch Mitbenutzung des Straßäckerweges kann der Erschließungsaufwand optimiert und dementsprechend der Flächenverbrauch für Erschließungsanlagen gering gehalten werden.

Der Frage, inwieweit durch das bisher favorisierte Konzept im Straßäckerweg und im Gesamtgebiet Stadeln Nord Mehrverkehre auftreten, ist die Abteilung Verkehrsplanung nachgegangen. Dabei hat sich gezeigt, dass **der Mehrverkehr von den vorhandenen Straßen problemlos aufgenommen werden kann und sich die Mehrbelastung für die Anwohner in einem vertretbaren, kaum spürbaren Maße bewegt**.

Zum zu erwartenden Mehrverkehr im Bereich des Straßäckerweges ist darüber hinaus festzustellen, dass die beiden mittleren Plangebäudezeilen, 15 Baugrundstücke nebst grundstückszugehöriger Stellplatzanlagen, direkt an den nördlichen Planstraßenast des Ringes angeschlossen werden sollen, sodass eine Benutzung des Straßäckerweges für diese Nutzungen ausgeschlossen werden kann. Weitere Stellplatzanlagen für drei Baugrundstücke sind am nordöstlichen Plangebietsrand angedacht, sodass auch für diese eine Benutzung des Straßäckerweges in Abzug gebracht werden kann. Es verbleibt eine theoretische Mehrbelastung, ausgelöst durch den Verkehr von 15 Einfamilienhaus-Baugrundstücken; für diesen Verkehr muss wiederum eine Verteilung auf zwei mögliche Ringstränge (Straßäckerweg und nördlicher West-Ost-Planstraßenstrang) berücksichtigt werden.

### Neuanbindung des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße

Eine Anfrage beim Staatlichen Bauamt Nürnberg bezüglich der Anbindungsmöglichkeit des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße ergab, dass die Entscheidungskompetenz an die Stadt Fürth als Straßenbaulastträger verwiesen wurde. Damit bestehen grundsätzlich **keine straßenrechtlichen Hürden gegen eine Anbindung des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße**.

Der Vorhabensträger hat einen Vorschlag zur Änderung der Erschließungskonzeption unter Beibehaltung des städtebaulichen Ordnungskonzeptes vorgelegt (s. Anlage „Städtebauliches

Konzept zur Neuansbindung des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße, Quelle: GS Schenk“).

Bezogen auf das bisherige interne Erschließungssystem und die damit zusammenhängenden Grundstückszuschnitte beschränken sich die Änderungen im Wesentlichen auf kleinere Anpassungsmaßnahmen infolge der Vorsehung von Wendeanlagen und auf die Gestaltung des neuen Knotenpunktes. Die Schaffung der neuen Kreuzung Stadelner Hauptstraße/Plangebiet hat jedoch Maßnahmen im Bereich der Hauptverkehrsstraße zur Folge, die nicht dargestellt sind. (Außerdem ist der Fußgänger und Radfahrer Ausgang Nordwest nicht berücksichtigt.)

Gem. des in Rede stehenden Änderungsvorschlages erfolgt die Anbindung (Ein- und Ausfahrt) des Plangebietes an die Stadelner Hauptstraße im Bereich der alten Zufahrt zum Betriebsgelände Orenstein&Koppel. Die interne Erschließung des Plangebietes ist als Stichstraße (durchlässige Sackgasse) ohne Ausfahrtmöglichkeit in die Bayernstraße und in den Straßäckerweg vorgesehen; lediglich für Rettungs- und Müllfahrzeuge sowie für den nicht motorisierten Verkehr wird eine Durchfahrtmöglichkeit beibehalten. Am östlichen Ende des in West-Ost-Richtung verlaufenden Planstraßenstranges ist eine Wendeanlage für PKW angedacht. Die Sicherung einer allgemeinen Durchfahrt vom und in das Plangebiet über die Bayernstraße erfolgt durch bauliche Maßnahmen (z.B. Kippsperrpfosten) und durch Beschilderung. Bei dieser neuen Variante verbleibt allerdings die Zufahrt zu insgesamt vier Garagen nördlich der baulich zu sichernden Durchfahrtsperre in die Bayernstraße wie bisher, d.h., dass diese über die Bayernstraße erschlossen werden.

Die Probleme dieser neuen Erschließungskonzeption sind in der nicht ausreichenden Wendemöglichkeit und der späteren baulichen Sicherung der Durchfahrtsperre zu sehen. Um größeren Kraftfahrzeugen (z.B. DHL-Postzustellung, Möbeltransporte) die Ausfahrt ohne Rückwärtsfahren zu gewährleisten, bedarf es einer Wendeanlage, die mindestens den Ansprüchen für ein Wenden von einem zweiachsigen, besser einem dreiachsigen Müllfahrzeug (gem. RAS06, FGSV, Köln) genügt.

Eine Durchfahrtsperrenlösung über ein Schranken- oder Pfostensystem führt nicht selten zu Missbräuchen und wird deshalb abgelehnt.

Eine alternative Gestattung der Ausfahrt in die Bayernstraße (z.B. Einbahnstraßenlösung) sollte vermieden werden, um Schleichverkehre zu unterbinden. Außerdem konterkariert eine solche Lösung den Anlass der Änderung des Erschließungskonzeptes, nämlich die Vermeidung von zusätzlichem Verkehr in den bestehenden Wohngebieten Stadeln-Nord.

Aus funktionalen, erschließungstechnischen und städtebaulichen Gründen wird deshalb -wenn unumgänglich- eine grundlegende Änderung des bisherigen städtebaulichen Ordnungssystems des Vorhabenträgers vorgeschlagen, die sich durch Ausbildung eines internen Planstraßenringes mit Ein- und Ausfahrt über die Stadelner Hauptstraße ergeben würde (s. Anlage Tischvorlage). Es ermöglicht den Verzicht von flächenfressenden Wendeanlagen. Die Anzahl von 33 Baugrundstücken kann erhalten bleiben.

### Gestaltung und Ausformung der Anbindungsstellen an die Stadelner Hauptstraße

Anpassungsbedarf hinsichtlich der Gestaltung und Ausformung der neuen Anbindungsstelle Plangebiet/Stadelner Hauptstraße ergibt sich wie folgt:

1. Sicherung der Querung von Fußgängern und Radfahrern durch bauliche Maßnahmen z.B. in Form einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz oder durch Ausbildung einer ampelgesicherten Querung
2. Ausbildung einer Linksabbiegespur für den aus Richtung Norden kommenden Verkehr nebst entsprechender Fahrbahnverbreiterung
3. Geringfügige Modifikation des im Bebauungsplan dargestellten Fußgänger- und Radfahrer-Ausgangs Nordwest

Die beiden erstgenannten Punkte verlangen die Ausarbeitung und Darstellung über einen qualifizierten Straßenentwurf. Der Bebauungsplan-Geltungsbereich ist entsprechend in den Bereich der Stadelner Hauptstraße zu erweitern.

Die damit verbundenen Mehrkosten hat nach dem Verursacherprinzip der Vorhabensträger zu tragen und die Bereitschaft hierzu vertraglich zu bestätigen.

In der Zusammenschau wird vom Stadtplanungsamt die Weiterverfolgung der bisherigen Erschließungskonzeption empfohlen. Diese wurde fachlich geprüft und als umsetzbar beurteilt. Die gegenstehenden Argumente (Emissionen, Querschnitte) können fachlich entkräftet werden. Schließlich ist die bisherige Lösung das Ergebnis eines breiten Abstimmungsergebnisses zwischen den städtischen Fachbehörden und dem Vorhabensträger.

Wenn der Bau- und Werkausschuss dennoch eine Änderung der bisherigen Erschließungskonzeption wünscht, wird die Weiterverfolgung der internen Ringlösung (gem. Tischvorlage) empfohlen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass damit das bisherige städtebauliche Ordnungssystem grundlegend überarbeitet werden muss. Des Weiteren erfordern die Maßnahmen zur Gestaltung des Knotenpunktes einen erheblichen monetären und zeitlichen Mehraufwand.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten	€		€
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	<input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 09.05.2014

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

