



Stadt Herzogenaurach

Begründung

zum

Bebauungsplan Nr. 59

**„Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße
an die städtische Entlastungsstraße Nord“**

und Grünordnungsplan

Amt für Planung, Natur und Umwelt
vom 14.07.2005

VORBEMERKUNG	3
1. AUFSTELLUNG UND VERFAHREN	3
2. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	3
3. LAGE IM RAUM	3
4. VERKEHRSNETZ.....	3
5. VERKEHRSENTWICKLUNG	4
6. VERKEHRSPROGNOSE	5
7. DEFIZITE IM VERKEHRSNETZ	5
8. VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN.....	6
9. ZUSAMMENFASSENDER BETRACHTUNG	6
10. GELTUNGSBEREICH.....	7
11. ALTERNATIVE ANBINDUNGSVARIANTE	7
12. TRASSENFÜHRUNG	7
13. GRUNDLAGEN DER PLANUNG	8
14. ZIELSETZUNGEN DES AUSBAUS	9

VORBEMERKUNG

Die dem vorliegenden Bebauungsplan zugrundeliegende Gesamtplanung erfolgt durch die Planungsgruppe Strunz Ingenieurgesellschaft mbH, Bamberg.

Der Erläuterungsbericht und ergänzende Planunterlagen bzw. detaillierte Angaben z.B. zur technischen Gestaltung der Baumaßnahme (Trassierung, Straßenquerschnitte, Straßenaufbau, Anbindungen) werden im Laufe des Verfahrens ergänzt.

Des Weiteren liegen der Begründung Erhebungen, Analysen und Prognosen aus den Verkehrsuntersuchungen durch die Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner und Münnich, Aalen, aus den Jahren 1991 bis heute zugrunde.

1. AUFSTELLUNG UND VERFAHREN

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 02.06.2005 beschlossen, für die Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord einen Bebauungsplan mit Grünordnungsplan aufzustellen.

Der Beschluss lautet:

Für das Grundstück Fl.Nr. 180 und für Teilflächen der Grundstücke Fl. Nr. 158/1, 170, 178, 178/2, 178/3, 178/4, 179, 181/3, 230, 231/2, 232, 233, 234, 238, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 247, 257, Gemarkung Niederndorf, und Fl. Nr. 3141/21, Gemarkung Herzogenaurach, ist ein Bebauungsplan nach § 30 BauGB aufzustellen.

2. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenaurach ist seit dem 03.03.2005 rechtskräftig. In diesem Plan ist die Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord als geplante Trasse dargestellt.

Der vorliegende Bebauungsplan wurde aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3. LAGE IM RAUM

Die Stadt Herzogenaurach liegt in der Region Mittelfranken westlich des Ballungsraumes Nürnberg – Fürth – Erlangen und gehört dem Landkreis Erlangen-Höchstadt an.

Neben der Kernstadt Herzogenaurach gehören die zwischen 1972 bis 1978 eingemeindeten nördlichen Ortsteile Hammerbach, Welkenbach, Beutelsdorf und Haundorf sowie die südlichen Ortsteile Dondörflein, Höfen, Steinbach, Zweifelheim, Burgstall, Hauptendorf und Niederndorf zum Stadtgebiet.

Insgesamt umfasst Herzogenaurach eine Fläche von rd. 4.760 ha.

Zum 31.12.2003 waren insgesamt 23.963 Einwohner registriert.

4. VERKEHRSNETZ

Das bestehende Verkehrsnetz ist in West-Ost Richtung gekennzeichnet durch die beiden großräumigen Straßenverbindungen der Staatsstraße St 2244 Emskirchen - Herzogenaurach – Erlangen und durch die städtische Entlastungsstraße Nord.

An die überregionale Verkehrsachse der Bundesautobahn A3 (Würzburg – Nürnberg) sind beide Straßen über die Anschlussstelle „Frauenaaurach“ angebunden.

Nord-Süd-Verbindungen zwischen diesen beiden Straßen bilden von West nach Ost die Staatsstraße St 2263 (Hammerbach-Welkenbach), der Welkenbacher Kirchweg, die Kreisstraßen ERH 14 (Bamberger Straße), ERH 3 (Zum Flughafen) und die ERH 25 (Peter-Fleischmann-Straße).

Während die städtische Entlastungsstraße den Siedlungsraum der Stadt Herzogenaurach umfährt, verläuft die Staatsstraße St 2244 durch den unmittelbaren Innenstadtbereich, das südliche Lohhofgebiet und in der östlichen Verlängerung durch den Altort Niederndorf.

Aufgrund des o. g. Verlaufs der Staatsstraße St 2244 und den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen im Siedlungsraum wurde frühzeitig die Notwendigkeit einer städtischen Entlastungsstraße zur Entlastung der bebauten Innenbereiche gesehen. Der jeweils 2-spurige Ausbau erfolgte von 1981/82 bis zur Fertigstellung im Jahre 1997 in 3 Bauabschnitten.

Im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 53 „Herzo-Base – Sondergebiet Süd“ der Stadt Herzogenaurach wurde im Jahre 2002 der „Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord BA II – Kreuzung mit ERH 25“ durchgeführt. Die 4-spurige Ausbaulänge betrug für diesen Abschnitt etwa 340 m.

Für die Verlängerung des 4-spurigen Ausbaus in westliche Richtung wurde im Jahre 2004 das Bauleitplanverfahren für den Bebauungsplan Nr. 58 „Ausbau der Städtischen Entlastungsstraße Nord – BA II mit Teilausbau der Kreisstraße ERH 3“ eingeleitet. In diesem zweiten Bauabschnitt wird der 4-spurige Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord westlich vom BA I bis zur Straße Zum Flughafen festgesetzt.

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes umfasst bereits den Einmündungstrichter zur Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße.

5. VERKEHRSENTWICKLUNG

Im Jahre 1992 beauftragte die Stadt Herzogenaurach das Ingenieurbüro Dr. Brenner und Münnich, Aalen, mit der Ausarbeitung eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts. Aufbauend auf umfangreiche Datenerhebungen wurden Prognosen des künftigen Verkehrsaufkommens unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen erstellt und abschließend Planungsempfehlungen zur Beseitigung der verkehrsplanerischen Defizite formuliert. Im Jahre 1993 wurden diese Ergebnisse vorgelegt.

Folgende Zahlen verdeutlichen die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs an ausgewählten Knotenpunkten:

Räumliche Lage	Kfz / 4 h		Differenz	
	1991/92	2001/02	Kfz	%
Rathgeberstraße / Schützengraben	2.105	3.347	1.241	59
Rathgeberstraße / ERH 3 (Zum Flughafen)	3.054	4.734	1.680	55
Lohhofer Str. /Sudetenring	626	872	246	40
Niederndorfer Str. / Vacher Str. / Peter-Fleischmann-Str.	5.530	5.535	5	0
Ansbacher Str. / An der Bieg / Hans-Maier-Str.	5.368	5.367	-1	0
Hans-Maier-Str. / Bahnhofstr..	6.629	6.572	-57	-1
Hans-Maier-Str. / Rathgeberstr.	5.213	5.106	-107	-2
Würzburger Str. / Hans-Maier-Str.	4.470	3.986	-484	-11

Während an verschiedenen Zählstellen eine gleichbleibende bzw. leicht rückläufige Verkehrsbelastung auftritt, ist das deutlich erhöhte Verkehrsaufkommen mit Anstiegen zw. 40 – 60 % an den Zählstellen im Lohhofgebiet auffällig.

6. VERKEHRSPROGNOSE

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde der Bestand (2001/2002) und die Entwicklung der Verkehrsstruktur für das Stadtgebiet ermittelt und für die Jahre 2006/2008 und 2015 prognostiziert.

Entwicklung der Verkehrsstruktur 14.30 – 18.30 Uhr (Kfz / 4h)

	Bestand 2001/2002		Prognose 2006/2008		Prognose 2015	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Gesamt davon	38.500		44.400		52.400	
- Binnenverkehr	21.000	54	22.800	51	25.700	49
- Zielverkehr	6.800	18	8.100	18	9.800	19
- Quellverkehr	7.900	21	10.000	23	12.600	24
- Durchgangsverkehr	2.800	7	3.500	8	4.300	8
Zunahme		100	5.900	115	13.900	136

Neben einem allgemeinen Anstieg der Kfz/4h von 38.500 auf 52.400 (Jahr 2015) fällt ein rückläufiger Anteil des Binnenverkehrs und ein steigender Anteil des Ziel- und Quellverkehrs auf. Diese Zahlen belegen die Bedeutung der Stadt Herzogenaurach als Wohn- und Arbeitsort.

In einem sogenannten Prognosenußfall wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Jahr 2015 auf das heutige Straßennetz umgelegt. Als Ergebnis dieser Berechnungen ist festzuhalten, dass im gesamten Stadtgebiet teilweise starke Zunahmen zu verzeichnen sind. Dies trifft insbesondere für bereits heute z. T. kritisch oder stark belastete Bereiche, wie z. B. die Rathgeberstraße oder die Ortsdurchfahrt von Niederndorf zu.

7. DEFIZITE IM VERKEHRSDNETZ

Die Verkehrsuntersuchungen durch das Büro Brenner und Münnich zeigen auf, dass das städtische Verkehrsnetz durch 2 Entwicklungsrichtungen charakterisiert ist. Zum einen durch die städtische Entlastungsstraße Nord und zum anderen durch die Erweiterung des Anliegerstraßennetzes im Zuge der Entwicklungen von Wohn- und Gewerbegebieten.

Problematisch jedoch stellt sich das unveränderte Vorrangnetz (Straßenhauptnetz) dar, das als wichtiges Bindeglied zwischen den großräumigen bzw. regionalen Straßenverbindungen (Bundesautobahn, Staatsstraße 2244 und der städtischen Entlastungsstraße) und dem Anliegerstraßennetz in die Wohngebiete eine wesentliche netzstrukturelle Funktion erfüllen muss.

Dies gilt insbesondere für das bevölkerungsreiche Wohngebiet „Lohhof“. Hier bestehen nur einseitig orientierte Anschlüsse an das Vorrangnetz (südwärtige Anbindung über die Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße bzw. den Schützengraben an die Staatsstraße St 2244 bzw. die Erlanger Straße). Eine Anbindung an das nördliche Vorrangnetz fehlt bislang.

Für die im Vorrangnetz liegenden Straßen (z. B. Rathgeberstraße / Ringstraße) bedeutet dies durch quartierfremden Verkehr eine deutliche Überbelastung, so dass die Erschließungsfunktion für die angrenzenden Wohngebiete nicht mehr optimal erfüllt werden kann und entlang dieser Straßen Nutzungskonflikte vorliegen.

8. VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Ziel eines Verkehrsentwicklungsplanes muss es sein, das nicht ausreichende Vorrangnetz (Straßenhauptnetz) zu entwickeln und zu stärken um dadurch Entlastungen in überbelasteten Bereichen zu erwirken.

Hierbei muss die Umsetzung eher auf Erweiterungen im Außenbereich, d.h. in Randlagen zu den Wohngebieten und eine verbesserte Einbindung der städt. Entlastungsstraße Nord in das städtische Hauptnetz unter Schaffung weiterer Verknüpfungspunkte erfolgen.

In der Realisierungsstufe 1 des Verkehrsentwicklungsplanes werden der 4-spurige Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord mit dem Umbau des Knotenpunktes ERH 3 (Zum Flughafen) und die Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord als Voraussetzung für die verkehrliche Entlastung des Stadtgebietes genannt. Diese Baumaßnahme sind aufgrund der dynamischen Entwicklung – insbesondere im Stadtnorden – und der prognostizierten Verkehrsentwicklung zeitnah notwendig.

Durch die Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord wird der Verkehr aus dem Wohngebiet „Lohhof“ direkt, d. h. ohne Belastung des innerstädtischen Straßennetzes, Richtung Stadtnorden, geführt.

Für das bestehende Straßennetz bedeutet dies zwar einen Anstieg der Verkehrszahlen, dieser ist jedoch vielmehr durch den Erschließungsverkehr des Quartiers, d. h. Verlagerung des Verkehrs als über den Durchgangsverkehr zu begründen.

Spürbare, bedeutende Entlastungen werden insbesondere für die Hauptsammelstraßen „Schützengraben“ und „Lohhofer Straße“ aber auch für Straßen des Vorbehaltensnetzes wie die Rathgeber- und Ringstraße prognostiziert.

9. ZUSAMMENFASSENDE BETRACHTUNG

Die Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße nimmt aufgrund ihrer Lage und ihres Ausbauszustandes bereits heute die Funktion einer Sammelstraße für den Stadtteil „Lohhof“ ein. Diese Funktion wird durch die geplante Verlängerung und Anbindung an die städtische Entlastungsstraße Nord nicht grundlegend verändert. Hierfür sprechen die Fortführung des Straßenquerschnitts, die geschwungene Trassenführung, der Einbau einer Verschwenkung mit Querungshilfe und die Beibehaltung der Ausweisung als „Tempo 30-Zone“ im bestehenden Straßenabschnitt.

Entsprechend o. g. Merkmale wird die Dr. Wilhelm-Schaeffler-Straße bei Realisierung der Planung weiterhin als Sammel- und Zubringerstraße und keinesfalls als Hauptdurchgangsstraße fungieren.

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung haben gezeigt, dass für eine sofortige und nachhaltige Verkehrsentslastung von hochbelasteten Bereichen eine Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord von übergeordneter Bedeutung ist.

Die Baumaßnahme ist jedoch nicht isoliert zu betrachten sondern vielmehr als eine Maßnahme aus einem Gesamtkonzept – insbesondere im Zusammenhang mit dem 4-spurigen Ausbau der Entlastungsstraße Nord.

10. GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt ca. 1,5 ha. Neben der Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße zur städtischen Entlastungsstraße Nord mit dazugehörenden Abbiegespuren, Grünstreifen, Entwässerungsgräben usw. beinhaltet der Bebauungsplan den Bau von separat geführten Radwegen, einer Querungshilfe und die Anlage landwirtschaftlicher Zuwegungen.

Planungsdaten:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 59 „Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord“ umfasst folgende Flächen:

Gesamtfläche	ca.18.480 m²
davon entfallen auf:	
- Straßenverkehrsflächen	ca. 3.809 m ²
- Radweg	ca. 3.259 m ²
- landwirtschaftliche Zuwegung	ca. 408 m ²
- Grünflächen, Straßenbegleitgrün u. Böschungen	ca. 9.151 m ²
- Gräben	ca. 1.852 m ²

11. ALTERNATIVE ANBINDUNGSVARIANTE

Die Notwendigkeit einer Anbindung des Lohhofgebietes an die städtische Entlastungsstraße Nord - und damit die Fortführung über das jetzige Ausbauende hinaus - wurde bereits Anfang der 80-er Jahre erkannt und in einem städtischen Strukturkonzept von 1981 festgesetzt.

Die geplante Trasse führte vom Ausbauende Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße Richtung Osten innerhalb eines geplanten Wohngebietes mit Anschluss auf die Kreisstraße ERH 25 (Peter-Fleischmann-Straße) und damit auf die städtische Entlastungsstraße Nord.

Gegen o. g. Trassenführung und für die Festsetzung einer **direkten** Anbindung an die städtische Entlastungsstraße Nord sprechen folgende Gründe:

- deutlich kürzere Ausbaustrecke
- weit geringerer Eingriff in die landwirtschaftliche Nutzfläche
- weit geringere Ausbaukosten
- Einführung einer „grünen Welle“ auf der städtischen Entlastungsstraße Nord
- Verzicht der geplanten Wohnbaufläche

12. TRASSENFÜHRUNG

Die Trassenführung zwischen jetzigem Ausbauende der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße und der Anbindung an die städtische Entlastungsstraße Nord ergibt sich aus dem vorhandenen

Straßenverlauf und aus dem im Verfahren befindlichen Bebauungsplan Nr. 58 „Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord - BA II mit Teilausbau der Kreisstraße ERH 3, der bereits den Einmündungstrichter in Richtung Süden vorsieht.

Die genannten Zwangspunkte lassen kaum alternative Trassenführungen zu, ökologische oder topographische Aspekte sind für die Festlegung des künftigen Straßenverlaufs von untergeordneter Bedeutung. Die vorhandenen Grundstücksgrenzen wurden – so weit als möglich – berücksichtigt und die „Zerschneidung“ der Parzellierung minimiert.

Die Weiterführung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße mit der vorhandenen Radienfolge und dem gleichen Straßenquerschnitt setzt den Ausbaucharakter des bestehenden Straßenverlaufes fort.

13. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

Neben der Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord und den daraus resultierenden straßenbegleitenden Maßnahmen wie Böschungen, Grünstreifen und Gräben sieht die Planung den Ausbau von Fuß- und Radwegen und den Einbau einer Mittelinsel vor. Letztgenannte ist im Bereich der nördlichen Verlängerung der Friedhofsfläche geplant und dient hier der Geschwindigkeitsdämpfung und als Querungshilfe.

Die geplanten Fuß- und Radwege binden an die heutigen Ausbauenden am „Martin-Luther-Platz“ (im Westen des Geltungsbereiches gelegen) und an den Johann-Raab-Weg (im Süden) an. Von dort verlaufen sie in östliche bzw. nördliche Richtung auf die geplante Verlängerung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße.

Durch den Einbau der o. g. Mittelinsel an dieser „Schnittstelle“ wird ein gefahrloses Queren sichergestellt. Entlang der Ausbaustrecke verläuft der geplante Fuß- und Radweg westlich der Straßentrasse in nördliche Richtung um bei der städtischen Entlastungsstraße Nord an die Unterführung anzubinden.

Der von Osten kommende Flurbereinigungsweg (Niederndorf – Beutelsdorf) wird durch eine Querverbindung auf die geplante Geh- und Radwegverlängerung „Johann-Raab-Weg“ geführt, so dass keine weitere Querungsstelle und damit Gefahrenstelle für Fußgänger und Radfahrer entsteht.

Das anfallende Oberflächen- und Straßenwasser wird in das bestehende Grabensystem im Lohhofgebiet eingeleitet.

Die endgültige Ausgestaltung der Entwässerung erfolgt im Rahmen eines „Wasserrechtlichen Verfahrens“.

Ausbauplanung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße:

Der Straßenausbau erfolgt über 2 Richtungsspuren mit einem Querschnitt von je 3,25 m, im Einmündungsbereich zur städtischen Entlastungsstraße Nord wird der Straßenquerschnitt aufgeweitet, es werden eine Links- und eine Rechtsabbiegespur angeordnet.

Im Zuge des 4-spurigen Ausbaus der städtischen Entlastungsstraße Nord wird jeweils eine Abbiegespur in die Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße entstehen.

14. ZIELSETZUNGEN DES AUSBAUS

Mit der Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße an die städtische Entlastungsstraße Nord werden lt. Verkehrsgutachten deutliche Verkehrsentlastungen in großen Teilbereichen des Stadtgebietes realisiert.

Durch die direkte Anbindung des Wohngebietes „Lohhof“ an die städtische Entlastungsstraße Nord werden Sammelstraßen wie der „Schützengraben“ und die „Lohhofer Straße“ nachhaltig entlastet. In der Rathgeberstraße z. B. werden Entlastungen von bis zu 1.000 Fahrten / 4 h prognostiziert.

Durch den zusätzlichen Anbindungspunkt wird die Leistungsfähigkeit der Entlastungsstraße nicht beeinträchtigt, die Einführung der „grünen Welle“ wird durch die geringer werdende Entfernung zwischen den Knotenpunkten möglich.

Mit dem 4-spurigen Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord und der Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße wird die Grundlage zur Bewältigung der heutigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung geschaffen.

Amt für Planung,
Natur und Umwelt
Herzogenaurach, 14.07.2005



Fuchs



Strater