



BEGRÜNDUNG

**ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 58
„AUSBAU DER STÄDTISCHEN
ENTLASTUNGSSTRASSE NORD – BA II
MIT TEILAUSBAU DER KREISSTRASSE ERH 3“**

UND GRÜNORDNUNGSPLAN

DER STADT HERZOGENAURACH

vom 16.02.2005

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|---|-----------|
| VORBEMERKUNG | 3 |
| 1. Aufstellung und Verfahren | 3 |
| 2. Flächennutzungsplan | 4 |
| 3. Lage im Raum | 4 |
| 4. Verkehrsnetz | 5 |
| 5. Verkehrsentwicklung | 6 |
| 6. Siedlungsstrukturelle entwicklung | 7 |
| 7. Defizite im Verkehrsnetz | 9 |
| 8. Prognosenullfall 2015 | 10 |
| 9. Verkehrskonzept | 11 |
| 10. Zusammenfassende Betrachtung | 13 |
| 11. Geltungsbereich | 13 |
| 12. Planungsdaten | 13 |
| 13. Trassenwahl | 14 |
| 14. Grundlagen der planung | 14 |
| 15. Ausbauplanung | 17 |
| 16. Entwässerung | 17 |
| 17. Zielsetzungen des Ausbaus | 17 |

VORBEMERKUNG

Die dem vorliegenden Bebauungsplan zugrundeliegende Gesamtplanung erfolgt durch die Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft mbH, Bamberg. Die erarbeiteten Planunterlagen und textliche Beschreibungen enthalten detaillierte Angaben z.B. zur technischen Gestaltung der Baumaßnahme (Trassierung, Straßenquerschnitte, Straßenaufbau, Anbindungen, Unterführungen) zur Kostenberechnung, zum Wasserrecht, zur lärmtechnischen Entwicklung usw.

Der in Anlage beigefügte Erläuterungsbericht zum Entwurf und Zuwendungsantrag für den „Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord – BA II mit Teilausbau der Kreisstraße ERH 3“ (Unterlagenverzeichnis Nr. 1), und die Unterlagen Nr. 2-18, aufgestellt von der Planungsgruppe STRUNZ Ingenieurgesellschaft mbH, Bamberg, sind Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. 58 „Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord – BA II mit Teilausbau der Kreisstraße ERH 3“ und Grünordnungsplan der Stadt Herzogenaurach.

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

1. AUFSTELLUNG UND VERFAHREN

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 24.11.2004 beschlossen, für den Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord – BA II mit Teilausbau der Kreisstraße ERH 3 einen Bebauungsplan mit Grünordnungsplan aufzustellen.

Der Beschluss lautet:

Für das Grundstück Fl.Nr. 946, Gemarkung Herzogenaurach, und Teilflächen der Grundstücke Fl.Nr. 911, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 945, 947, 948, 973, 974, 974/4, 977, 977/1, Gemarkung Herzogenaurach, 141/3, 158/1, 158/6, 208, 209, 210, 211, 213, 225/2, 225/3, 226, 227, 228, 229, 230, 246, 247, 251, 254/2, 257, 259, 260, 270/2, 273/2, 305, 309, 313/1, 314, 314/1, Gemarkung Niederndorf, ist ein Bebauungsplan nach § 30 BauGB aufzustellen.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens im Sinne des Art. 36 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) liegen nicht vor.

Folgende Planungsfälle setzen die Durchführung einer Planfeststellung fest:

- Neubau bzw. wesentliche Änderungen von Staatsstraßen (36 Abs.1 BayStrWG).
- Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen „wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen, handelt“ (Art. 36 Abs. 2 BayStrWG).

- Nach der Verkehrsbedeutung ist die städtische Entlastungsstraße Nord als Gemeindeverbindungsstraße (nach Art. 46 Abs. 1 BayStrWG, definiert als Straße, „die den nachbarlichen Verkehr der Gemeinden oder der Gemeindeteile untereinander oder deren Verbindung mit anderen Verkehrswegen vermitteln“) einzuordnen, der Ausbau des 2. Bauabschnitts dient jedoch überwiegend der Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs, so dass diese Voraussetzung nicht erfüllt ist.
- „Unbeschadet der Regelungen der Absätze 1 und 2 des Art. 36 BayStrWG ist bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen, für die nach Art. 37 eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben ist, die Planfeststellung durchzuführen“ (Art. 36 Abs.3 BayStrWG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird erforderlich wenn vier- oder mehrstreifige Straßen gebaut oder bestehende Straßen zu vier- oder mehrstreifigen Straßen ausgebaut oder verlegt werden, soweit der neu gebaute, ausgebaut oder verlegte Straßenabschnitt eine durchgehende Streckenlänge von mindestens 5 km aufweist und eine Trassenführung, die eine Durchschneidungen von Biotopen, ausgewiesenen Schutzgebieten, Nationalparks oder Naturschutzgebiete zur Folge hat (Art. 37 Nr. 1 b BayStrWG).

Die vorliegende Trassenplanung durchschneidet jedoch keine Biotope oder ausgewiesene Schutzgebiete, so dass auch dieser Planfall nicht vorliegt.

Nach Mitteilung der Regierung von Mittelfranken in Ansbach ist der Bebauungsplan das planungsrechtlich richtige Instrumentarium.

2. FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenaurach ist seit dem 10.04.1986 rechtskräftig.

Die Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes mit integriertem Landschaftsplan wurde am 29.09.2004 durch den Stadtrat festgestellt, er liegt z.Zt. der Regierung von Mittelfranken zur Genehmigung vor.

In diesem Plan ist ein 4-spuriger Ausbau der Entlastungsstraße Nord zwischen der Kreisstraße ERH 14 (Bamberger Straße) und der östlichen Stadtgrenze dargestellt.

Der vorliegende Bebauungsplan wurde aus diesem 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.

Zum Oberzentrum Nürnberg (südöstlich gelegen) sind es rd. 28 km, die Städte Erlangen im Osten und Fürth im Süden sind rd. 12 bzw. 19 km entfernt.

Neben der Kernstadt Herzogenaurach gehören die zwischen 1972 bis 1978 eingemeindeten nördlichen Ortsteile Hammerbach, Welkenbach, Beutelsdorf und Haun-

dorf 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 31.12.2002 waren insgesamt 23.773 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 „Frauenaurach“ angebunden.

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

Während die städtische Umgehungsstraße 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.

Eine südliche Umgehungsstraße fehlt im Straßennetz vollständig.

Ein Anschluss an den schienengebundenen Verkehr existiert nicht, die Bahnstrecke von Erlangen nach Herzogenaurach wurde 1992 stillgelegt.

Regelmäßige Busverbindungen außerhalb der Stadt bestehen nur nach Erlangen. Nürnberg und Fürth sind nicht direkt zu erreichen.

Der seit 2001 verkehrende Stadtbus beschränkt sich auf die Anbindungen der Ortsteile mit der Innenstadt von Herzogenaurach.

Aufgrund des o. g. Verlaufs der Staatsstraße St 2244 und den daraus resultierenden Verkehrsbelastungen im Siedlungsraum wurde bereits in den 60-er Jahren die Notwendigkeit einer städtischen Umgehungsstraße zur Entlastung der bebauten Innenbereiche gesehen. Der jeweils 2-spurige Ausbau erfolgte von 1981/82 bis zur Fertigstellung im Jahre 1997 in 3 Bauabschnitten.

Der östliche Teilbereich der städtischen Entlastungsstraße Nord zwischen Staatsstraße 2244 und Kreisstraße ERH 3 (Zum Flughafen) wurde Anfang der 80-er Jahre gebaut.

Der Bau dieses Teilabschnittes wurde als Gemeindeverbindungsstraße durch Bundeszuschüsse aus dem militärischen Haushalt mitfinanziert.

Der Ausbau der folgenden Abschnitte zwischen den Kreisstraßen ERH 3 und ERH 14 erfolgte Mitte der 80-er Jahre, der westliche Lückenschluss zwischen der Kreisstraße ERH 14 und der Staatsstraße 2244 wurde schließlich 1995 fertiggestellt.

Zuschüsse für diese Baumaßnahmen erhielt die Stadt Herzogenaurach jeweils aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG).

5. VERKEHRSENTWICKLUNG

Im Jahre 1992 beauftragte die Stadt Herzogenaurach das Ingenieurbüro Dr. Brenner + 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.

Als Fazit dieser Untersuchung wurde festgestellt, dass der städtischen Entlastungsstraße Nord eine wesentliche Verkehrsbedeutung zukommt, die mit fortschreitender Siedlungstätigkeit noch erheblich ansteigen wird.

Im Jahre 2001 und 2002 wurden durch o.g. Büro erneut Knotenstromzählungen im gesamten Stadtgebiet von Herzogenaurach durchgeführt.

Diese Ergebnisse ermöglichen einen unmittelbaren Vergleich der Verkehrsentwicklung von 1991/92 zu 2001/02.

Beide Erhebungen wurden jeweils in den Nachmittagsstunden durchgeführt (14.00 – 18.00 Uhr, bzw. 14.30-18.30 Uhr), diese Zeitspanne erfasst das höchste Verkehrsaufkommen.

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

| Räuml. Lage | Kfz / 4 h | | Differenz | |
|---|-----------|---------|-----------|-----|
| | 1991/92 | 2001/02 | Kfz | % |
| Städt. Entlastungsstraße Nord / ERH 14 (Bamberger Straße) ¹⁾ | 2.532 | 6.859 | 4.327 | 171 |
| 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 |

1) Ausbau der städt. Entlastungsstraße Nord zum Zeitpunkt 1991/92 hier beendet

Besonders bemerkenswert an oben aufgeführten Zahlen ist die Entwicklung an den 3 letztgenannten Zählstellen. Die Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrt von Herzogenaurach über die Niederndorfer Hauptstraße, die Erlanger Straße und die Hans-Maier-Straße ist im Untersuchungszeitraum unverändert.

Mit der vollständigen Eröffnung der städtischen Entlastungsstraße Nord im Jahre 1997 hatte man eine deutliche Entlastung auf den Ortsdurchfahrten erwartet. Nach 1997 trat diese Entwicklung auch ein, denn sowohl ein Großteil des Durchgangsverkehrs aber auch des Ziel- und Quellverkehrs wurde über die Gemeindeverbindungsstraße abgewickelt.

Der positive Verlagerungseffekt des motorisierten Individualverkehrs auf die städt. Entlastungsstraße Nord hat sich bis zum heutigen Zeitpunkt aber wieder vollständig aufgehoben, so dass entlang der südlichen Streckenabschnitte wieder Belastungswerte wie vor der Eröffnung der Umgehungsstraße zu verzeichnen sind.

6. SIEDLUNGSSTRUKTURELLE ENTWICKLUNG

Die Verkehrsentwicklung wird durch verschiedene Parameter beeinflusst: Während die insgesamt nur leicht positive Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Herzogenaurach (22.745 Einwohner 1996 zu 23.773 im Jahre 2002) nur eine untergeordnete Bedeutung für die Verkehrsentwicklung hat, kommt den Pendlerbewegungen, der Verkehrsstruktur und der städtebaulichen Entwicklung eine entscheidende Rolle zu.

| Pendlerbewegungen: | | | |
|---------------------------|-------|-------|-------------|
| Jahr | 1991 | 2001 | Zunahme (%) |
| Einpendler | 5.150 | 8.600 | 67 |
| Auspendler | 4.145 | 5.057 | 22 |

Die Entwicklung der Pendlerbewegung in den vergangenen 10 Jahren zeigt eine deutlich erhöhte Zahl der Einpendler nach Herzogenaurach.

Die Angaben zur Verkehrsstruktur ergeben sich durch die Verkehrsbefragung (2001) und der Haushaltsbefragung aus dem Jahre 2002 mit dem Vergleich der Erhebungen aus dem Jahre 1992.

| Verkehrsstruktur für den Zeitraum 14.30 – 18.30 Uhr (Kfz / 4h) | | | | | |
|---|--------|-------------|--------|-------------|----------------|
| | 1992 | Anteil in % | 2001 | Anteil in % | Zunahme (abs.) |
| Gesamt | 31.500 | | 38.500 | | 7.000 |
| Binnenverkehr | 19.300 | 61 | 21.000 | 55 | 1.700 |
| Zielverkehr | 5.000 | 16 | 6.800 | 17 | 1.800 |
| Quellverkehr | 5.300 | 17 | 7.900 | 21 | 2.600 |
| Durchgangsverkehr | 1.900 | 6 | 2.800 | 7 | 900 |

Neben der gestiegenen Verkehrsbelastung allgemein ist die Zunahme des Quellverkehrs auffällig.

Das Übergewicht der Einpendlerzahlen und des Quellverkehrs lässt sich über die Bedeutung der Stadt Herzogenaurach als „Arbeitsort“ erklären.

Die 3 größten Arbeitgeber im Stadtgebiet, die Fa. INA / Schaeffler im Stadtsüden mit rd. 8.000 Arbeitsplätze, die Fa. adidas-Salomon auf dem Gelände der Herzo Base

mit rd. 2.100 Beschäftigten und die Fa. Puma (Verwaltungsgebäude in der Stadtmitte mit rd. 550 Arbeitsplätzen) bedingen einen hohen Anteil an Einpendlern und einen hohen Anteil im Quellverkehr in den Nachmittagsstunden. Von wesentlicher Bedeutung für die Verkehrsentwicklung sind die Siedlungstätigkeiten der letzten Jahre – insbesondere beidseits der städtischen Entlastungsstraße. So liegen z. B. die Reha-Klinik Herzogenaurach (rd. 500 Beschäftigte), die Gewerbegebiete „Nord“ und , Zeppelinstraße, das Gewerbegebiet „Kuhwasen“ und nicht zuletzt der „neue“ Ortsteil Herzo Base unmittelbar an der städt. Entlastungsstraße Nord und werden über diese angebunden.

Insbesondere der künftigen Entwicklung auf dem Gelände der Herzo Base kommt eine zentrale Bedeutung zu.

Nach der Aufgabe der militärischen Nutzung auf dem Gelände der Herzo Base hat die ortsansässige Fa. adidas-Salomon das gesamte Gelände erworben. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes wurde der sogenannte „Master-Plan“ mit Siedlungsflächen für Wohnen, Gewerbe und Sondergebietsflächen entworfen.

Insgesamt handelt es sich hier um eine Fläche von rd. 123 ha, die sich folgendermaßen auf die verschiedenen Nutzungen verteilen:

| | |
|--|------|
| Wohnbaufläche, ca. | 25 % |
| Gewerbegebiete, ca. | 38 % |
| Sondergebiete (Sport, Bildung, Freizeit), ca. | 9 % |
| Sondergebiete (Hotel, Konferenz, Nahversorgung), ca. | 1 % |
| Gemeinbedarf, ca. | 1 % |
| Grünfläche, landw. Nutzfläche, ca. | 25 % |

Zwischenzeitlich ist diese Rahmenplanung durch rechtskräftige Bebauungspläne verbindlich und erste Gewerbebetriebe bzw. Wohngebäude sind entstanden.

Der Bebauungsplan Nr. 53 „Sondergebiet Herzo Base Süd“ sicherte rechtlich die Ansiedlung des Sportfachmarktes der Fa. adidas-Salomon AG auf dem Gelände der Herzo Base.

Im Zuge dieses Bebauungsplanes wurde im Jahre 2002 der „Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord BA I – Kreuzung mit ERH 25“ durchgeführt.

Die Ausbaulänge auf 4 Spuren beträgt für den ersten Bauabschnitt etwa 340 m. Zum jetzigen Zeitpunkt wird im weiteren Verlauf der städt. Entlastungsstraße Nord eine Verziehung auf den einspurigen Bestand erforderlich.

Die Angaben zur Ermittlung des Prognoseverkehrs durch die Aufsiedelung im Bereich der Herzo Base unterstreichen den Zusammenhang zwischen Siedlungstätigkeiten und Verkehrsaufkommen:

| Ermittlung des Prognoseverkehrs (Angaben Fahrten / 24 h) | 2006 / 2008 | 2015 |
|---|--------------------|-------------|
| World of Sports | 3.200 | 5.400 |

| | | |
|---------------------------------------|---------------|---------------|
| Adidas shop | 2.400 | 2.400 |
| Wohngebiet Herzo Base | 1.840 | 5.520 |
| Konferenzhotel | 1.560 | 1.560 |
| FIS (Franconian International School) | 560 | 560 |
| Gewerbegebiet Herzo Base | 800 | 6.740 |
| gesamt | 10.360 | 22.180 |

Die Zahlen belegen, dass sich das Verkehrsaufkommen durch die zu erwartenden Ansiedlungen in einem Zeitraum von nur 10 Jahren mehr als verdoppeln wird.

Diesen Zahlen liegen nur die bislang rechtlich gesicherten Erweiterungsflächen zugrunde, weitere mögliche Ansiedlungen bleiben unberücksichtigt.

Dies ist zu erwähnen, da eine ortsansässige Firma zeitnah beabsichtigt, östlich der Kreisstraße ERH 3 (Zum Flughafen) / südlich der städt. Entlastungsstraße Nord eine Fläche von rd. 5 ha aufzusiedeln. Hierbei handelt es sich sowohl um eine Verlagerung bestehender Einrichtungen als auch um Erweiterungsvorhaben.

Bei Realisierung entstehen hier etwa 250 Arbeitsplätze. Der Nachweis von rd. 500 Stellplätzen wird durch die angedachte Nutzung erforderlich.

7. DEFIZITE IM VERKEHRSNETZ

Die Verkehrsuntersuchungen durch das Büro Brenner + Münnich zeigen auf, dass das städtische Verkehrsnetz durch 2 Entwicklungsrichtungen charakterisiert ist. Zum einen durch die Fertigstellung der städt. 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.

Defizite in diesem Straßennetz haben vielfältige Folgen:

- Das Verkehrsaufkommen in großflächigen Wohngebieten sowie der Industrie- und Gewerbegebiete (Industriegebiet Süd, Gewerbegebiet Nord, Einkaufszentrum Ost) kann in Teilen des Vorrangnetzes nicht verkehrsgerecht / umweltgerecht geführt werden
- Bevölkerungsreiche Wohngebiete verfügen über zu wenige Anbindungen an das Vorrangnetz
- Überbelastung der im Vorrangnetz liegenden Straßen durch quartierfremden Verkehr.

Ziel eines Verkehrsentwicklungsplanes muss es sein, das nicht ausreichende Straßenhauptnetz zu stärken und damit 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.

8. PROGNOSENULLFALL 2015

Zur Beurteilung der Auslastung einzelner Streckenabschnitte wurde der sogenannte Prognosenullfall für das Jahr 2015 ermittelt. Hierbei wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Jahr 2015 auf das bestehende Straßennetz umgelegt, ein unveränderter Bestand des heutigen Straßennetzes wird unterstellt.

Für die städt. Entlastungsstraße Nord werden folgende Belastungen ermittelt:

| Abschnitt | KfZ / 24 h | Auslastungs- Grad am Knotenpunkt | Verkehrsqualität im freien Abschnitt |
|------------------------------|-------------------|---|---|
| Östl. der Kreisstraße ERH 25 | 24.000 | | E |
| ERH 25 / ERH 3 | 21.000 | 135 % / 129 % | D (Tendenz zu E) |
| ERH 3 / ERH 14 | 19.000 | 129 % / 85 % | D (Tendenz zu C) |
| St 2263 / ERH 14 | 11.000 – 15.000 | | C |

Bei einem Auslastungsgrad ab 95 % ist die Verkehrsqualität am Knotenpunkt als mangelhaft zu bezeichnen, es liegt ein Übergang vom stabilen zum instabilen Zustand vor. Ein Auslastungsgrad von > 100 % beschreibt eine unzureichende Verkehrsqualität, der Zustand einer Überlastung ist erreicht.

Abgesehen vom Knotenpunkt städtische Entlastungsstraße Nord / Kreisstraße ERH 14 (Bamberger Straße) mit einer Auslastung von 85 % (zufriedenstellende Qualität), wären für den Prognosenullfall im Jahre 2015 alle Knotenpunkte überlastet und könnten keine ausreichende Qualität gewährleisten.

Der Zustand des Verkehrsflusses auf „freier“ Strecke (zwischen den Knotenpunkten) wechselt östlich der Kreisstraße ERH 25 von der Stabilität zur Instabilität. Die Kapazitätsgrenze der Strecke wird erreicht (Stufe E).

Für den weiteren Verlauf zwischen den Kreisstraßen ERH 25 und ERH 14 würde sich im Prognosenullfall 2015 die Qualitätsstufe D (Verkehrszustand ist noch stabil) ergeben, im Abschnitt Kreisstraße ERH 25 / ERH 3 wäre jedoch eine Tendenz zu Stufe E zu erkennen.

Die Bedeutung des Ausbaus der städtischen Nordumgehung werden durch folgende prognostizierte Entwicklungen der Verkehrsbelastung für das Jahr 2006 / 2008 in ausgewählten Bereichen unterstrichen.

Der 4-streifige Ausbau der Umgehungsstraße zwischen dem Abzweig Staatsstraße 2244 und der ERH 3, die Anbindung der Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße und zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden als verwirklicht vorausgesetzt.

- Entlastung der Ortsdurchfahrt von Niederndorf um bis zu 850 Fahrten / 4 Std. durch Fahrtenverlagerung auf die Umgehungsstraße
- Entlastung auf den Sammelstraßen „Schützengraben„ und „Lohhofer Straße“ und in Straßen des Vorbehaltensnetz, z. B. Rathgeberstraße (bis zu 1.000 Fahrten / 4 Std.) und Ringstraße durch die Anbindung der Dr. Wilhelm-Schaeffler-Straße an die Umgehungsstraße

9. VERKEHRSKONZEPT

Die durchgeführten Verkehrsuntersuchungen und prognostizierten Verkehrsentwicklungen haben deutlich gemacht, dass das Verkehrsnetz der Stadt Herzogenaurach für einige Streckenabschnitte bzw. Straßenzügen die Kapazitätsgrenze erreicht bzw. bereits überschritten ist.

Auch wenn dem motorisierten Individualverkehr der größte Stellenwert zukommt, werden im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts die Bedingungen aller Verkehrsarten (Rad- und Fußgängerverkehr, öffentlicher Personennahverkehr usw.) analysiert.

Das ausgearbeitete Gesamtverkehrskonzept hält Lösungsvorschläge bereit und zeigt Realisierungsmöglichkeiten auf, die z.T. durch Machbarkeitsstudien zu überprüfen sind.

Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplanes für:

Motorisierter Individualverkehr:

Ziele:

- Bessere Anbindung der Stadtbereiche
- Nachhaltige Entlastung sensibler Straßenräume (z. B. Rathgeberstr., Ringstr., Dambachstr., Ortsdurchfahrt Niederndorf, Stadtmitte)

Ansatzpunkte:

- Ausbau der städt. Entlastungsstraße Nord mit weiteren Anschlüssen
- Südumgehung Niederndorf
- Verbindung Hans-Maier-Str – städt. Entlastungsstraße Nord
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Radverkehr

Ziele:

- Verbesserung Infrastrukturangebot (Schwerpunkte Achsen / Norden / Nordosten)
- Verkehrssicherheit

Ansatzpunkte u.a.:

- Radwege umweltfrei und durchgängig führen
- Getrennte Führung von Fußgängern und Radfahrern

Öffentlicher Personennahverkehr

Ziele:

- Erhöhung des Anteils
- Optimierung von Liniennetz und Fahrplan des Stadtbussystems, Schnittstellengestaltung mit dem Regionalbus

Ansatzpunkte u.a.

- Förderung des ÖPNV
- Ausbau der Stadtbuserschließung in den Norden / Nordwesten
- Ausbau der Stadtbuserschließung in den Bereich Herzo Base
- Berücksichtigung der Stadt-Umlandbahn

Realisierungskonzepte

| | Stufe 1 Bis ca. 2008 | Stufe 2 bis ca. 2015 |
|--|---|--|
| Motorisierter Individualverkehr | <ul style="list-style-type: none"> - 4-spüriger Ausbau der städt. Entlastungsstraße Nord zwischen ERH 25 und ERH 3 - Verknüpfung verlängerte Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Str. an die städt. Entlastungsstraße Nord - Verkehrslenkungs- / Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Dambachstr., Ringstr. Kreisverkehr Würzburger Str./ Welkenbacher Kirchweg - Zusätzliche Maßnahmen: Verknüpfung verlängerte Röntgenstr. an die städt. Entlastungsstraße Nord | <ul style="list-style-type: none"> - 4-spüriger Ausbau der städt. Entlastungsstraße Nord zwischen ERH 25 und AS Frauenaarach - Nord-Süd-Verbindung städt. Entlastungsstraße Nord – Hans-Maier-Str. Variante 1: Tunnellösung Variante 2: Ausbau der Rathgeberstr. und Südumgehung - Zusätzliche Maßnahmen: Verlegung der Staatsstraße 2263 Teilausbau Südspanne zwischen Niederndorf (Vacher Straße) einschl. Brücke Hauptendorf |
| Radverkehr | <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Netzes - Beschilderung - Ergänzung der Abstellanlagen - Fahrradsatzung - Radmitnahme im Stadtbus | |
| ÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> - Überarbeitung Stadtbuskonzept - Regionalbusverbindung nach Fürth, dadurch verbesserte und verkürzte Anfahrzeiten nach Nürnberg als Oberzentrum | |

10. ZUSAMMENFASSENDE BETRACHTUNG

Die bisherigen Ausführungen haben deutlich gemacht, dass der zeitnahe 4-spurige Ausbau der städtischen Umgehungsstraße unumgänglich ist. Dabei ist diese Bau-
maßnahme jedoch nicht isoliert zu betrachten, sie ist vielmehr als eine Maßnahme
aus einem Gesamtkonzept zu sehen. Denn nur mit diesem Ausbau ist es möglich,
die formulierten Zielsetzungen zu verwirklichen, die wirtschaftliche Entwicklung der
Stadt Herzogenaurach zu erhalten und zu stärken, die verkehrstechnischen Voraus-
setzungen für weitere Ansiedlungen bereitzustellen und das gleichzeitig überbe-
lastete Straßennetz nachhaltig zu entlasten.

Aus diesen Gründen wird der Bebauungsplan Nr.58 „Ausbau der städtischen Ent-
lastungsstraße Nord - BA II mit Teilausbau der Kreisstraße ERH 3“ und
Grünordnungsplan aufgestellt.

Er berücksichtigt die formulierten Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplanes in
vollem Umfang.

Der zeitliche Ablauf sieht die Abgabe des Zuwendungsantrages bis zum
01. Dezember 2004 vor, der Zuwendungsbescheid wird für Juni 2005 erwartet. Der
für die Baumaßnahme erforderliche Grunderwerb soll bis September 2005 abge-
schlossen werden, so dass mit einer Ausschreibung Ende des Jahres 2005 gerech-
net wird. Der Baubeginn soll im März 2006 erfolgen, die Fertigstellung wird für Mai
2008 erwartet.

11. GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt ca. 9,2 ha und be-
inhaltet den 4-spurigen Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord zwischen
dem Knotenpunkt ERH 25 und dem Knotenpunkt ERH 3 sowie eine ca. 200 m
weitergeführte 4-spurigkeit in Richtung ERH 14.

Im Bereich des Knotens „städtische Entlastungsstraße Nord / Kreisstraße ERH 3“
wird der Geltungsbereich nördlich auf ca. 200 m Länge und südlich auf rd. 350 m
Länge in den Geltungsbereich einbezogen.

Im mittleren Abschnitt der städtischen Entlastungsstraße Nord ist eine Fuß- und
Radwegeverbindung geplant. Hierfür wird der Geltungsbereich südlich der städt.
Entlastungsstraße Nord um ca. 120 m und nördlich um ca. 170 m aufgeweitet.

Nördlich der städtischen Umgehungsstraße bezieht der Geltungsbereich im Osten
eine Teilfläche der Flur-Nr. 305, Gem. Niederndorf, ein. Hierbei handelt es sich um
eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur
und Landschaft.

12. PLANUNGSDATEN

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 58 „Ausbau der Städtischen Entlas-
tungsstrasse Nord – BA II mit Teilausbau der Kreisstrasse ERH 3“
und Grünordnungsplan

| | |
|--|-----------------------|
| umfasst eine Gesamtfläche von ca.: | 92.204 m ² |
| davon entfallen auf: | |
| - Straßenverkehrsflächen, ca. | 33.298 m ² |
| - kombinierten Fuß- und Radweg, ca. | 3.092 m ² |
| - Straßenbegleitgrün u. Böschungen, ca. | 27.258 m ² |
| - Gräben, ca. | 6.154 m ² |
| - ökologische Ausgleichsfläche, ca. | 22.402 m ² |
| (davon ca. 8.553 m ² für den Eingriff benötigt) | |

Gegenüber dem heutigen Bestand wird durch den Ausbau eine Mehrversiegelung von ca. 17.135 m² erfolgen.

13. TRASSENWAHL

Die Trassenfestlegung für den 4-streifigen Ausbau der städtischen Umgehungsstraße ist durch den 2003 fertiggestellten Knotenpunkt an der ERH 25, durch vorhandene / geplante Siedlungsflächen und durch die Topographie vorgegeben. Neben der jetzigen Festlegung der Trasse (Ausbau in südliche Richtung), wurde die Variante eines Ausbaus Richtung Norden untersucht.

Gegen eine Verbreiterung der bestehenden Trasse in nördliche Richtung sprechen folgende Gründe:

- Vorhandene und geplante Wohnbebauung auf dem Gelände der Herzo Base, höhere Belastungen durch Lärm / Immissionen
- Deutlicher Geländeanstieg, d. h. Bodenabtrag in großen Umfang wäre erforderlich
- Entwässerungstechnische Mehraufwendungen
- Deutlich höhere Gesamtkosten

Aus diesen Gründen wurde – obwohl hier ein geringfügig stärkerer Eingriff in den straßenbegleitende Gehölzbestand erforderlich wird – die Trasse Richtung Süden festgesetzt.

14. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

Neben dem 4-spurigen Ausbau der städtischen Entlastungsstraße Nord zwischen den Knotenpunkten ERH 25 und ERH 3 und den daraus resultierenden straßenbegleitenden Maßnahmen wie Böschungen, Grünstreifen und Gräben sieht die Planung folgende weitere Baumaßnahmen vor:

Im südlichen Abschnitt der Kreisstraße ERH 3 wird ein Einmündungstrichter Richtung Osten zur verkehrstechnischen Erschließung evtl. weiterer Siedlungsflächen vorgesehen.

Ein zweiter Einmündungstrichter ist etwa im mittleren Bereich des Ausbaus der städtischen Entlastungsstraße Nord in Richtung Süden geplant. Hierdurch soll die

verkehrstechnische Voraussetzung einer Anbindung an die Dr.-Wilhelm-Schaeffler-Straße geschaffen werden, deren Realisierung – lt. Verkehrsgutachten – die Rathgeberstraße und große Teilbereiche des Stadtgebietes verkehrlich entlasten wird.

Dieser zusätzliche Anbindungspunkt an die Entlastungsstraße Nord wird deren Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigen. Durch die geringer werdende Entfernung zwischen den Knotenpunkten ist im Gegensatz zu heute die Einführung einer „grünen Welle“ möglich.

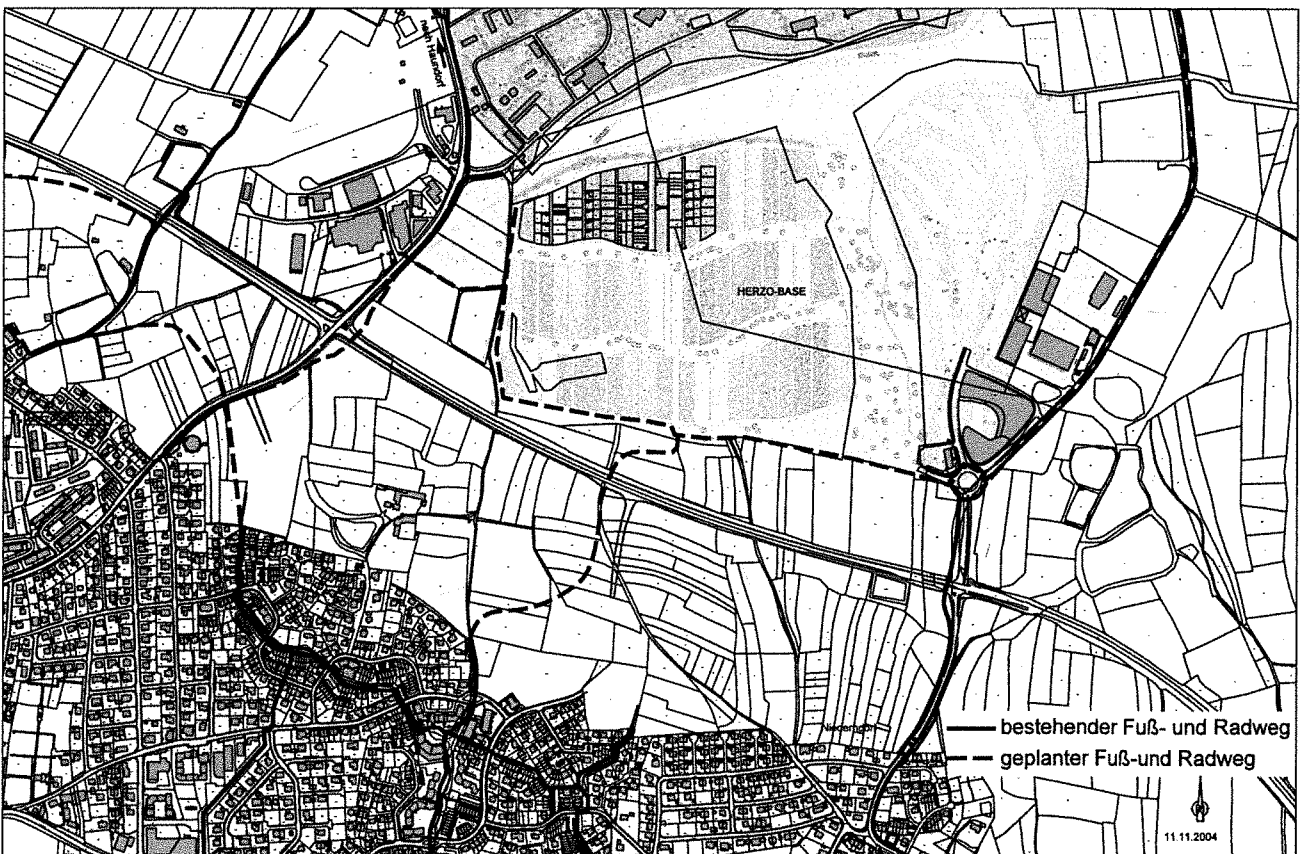
Westlich dieser Einmündung wird ein kombinierter Fuß- und Radweg geführt, der einen Anschluss an das bestehende Wegenetz aus dem Lohhofgebiet (Martin-Luther-Platz / Friedhof) ermöglicht.

Für die Querung der städt. Entlastungsstraße Nord mit dem Fuß- und Radweg wird eine Unterführung vorgesehen.

Bedingt durch den Teilausbau der Kreisstraße ERH 3 wird ein Rückbau des vorhandenen, östlich der Flughafenstraße verlaufenden, Fuß- und Radweges erforderlich. Im Ausbaubereich wird die neue Fuß- und Radwegetrasse nach Osten verschoben, um im Anschluss daran wieder auf die vorhandene Trasse anzubinden. Die Querung der städt. Entlastungsstraße Nord erfolgt auch hier mittels einer Unterführung.

Eine höhengleiche Querung der Fuß- und Radwege ist aufgrund der zu langen Umlaufzeiten im Ampelbetrieb nicht möglich und die Leistungsfähigkeit der Umgehungsstraße würde erheblich beeinträchtigt. Zudem würde diese Lösung eine geringere Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer bedeuten.

Nördlich der städtischen Entlastungsstraße wird westlich entlang der Kreisstraße ebenfalls die Trasse eines Fuß- und Radweges vorgesehen. Diese wird parallel zur Kreisstraße bis zur bestehenden Querungshilfe im Bereich Zeppelinstraße geführt



und gewährleistet somit einen Anschluss an das bestehende Wegenetz Richtung Norden und in den Stadtsüden bzw. an das geplante Wegenetz im Bereich der Siedlungsflächen Herzo Base.

15. AUSBAUPLANUNG

Ausbau städt. Entlastungsstraße Nord: (Gesamtquerschnitt: 21,00 m)

Der Querschnitt des 4-spurigen Ausbaus wird folgendermaßen festgelegt:

- 4 Fahrstreifen je 3,25 m,
- 4 Sicherheitsstreifen je 0,5 m,
- 1 Mittelstreifen mit 2,0 m und
- 2 befahrbare Bankette je 2,0 m Breite

Anbindung städt. Entlastungsstraße Nord / Dr. Wilhelm-Schaeffler-Straße:

entlang der städt. Entlastungsstraße Nord
jeweils 2 Geradeausspuren und
jeweils 1 Abbiegespur.

Aus Richtung Süden (Lohhof) kommend,
jeweils getrennte Richtungsspuren zur Einmündung in die städt. Entlastungsstraße Nord.

Städt. Entlastungsstraße Nord / Kreisstraße ERH 3:

entlang der städt. Entlastungsstraße Nord
jeweils 2 Geradeausspuren,
1 Linksabbiegespur,
1 freifließender Rechtsabbieger.

Kreisstraße ERH 3 Nord:

- 1 Mischspur (gerade und rechts),
- 1 Linksabbiegespur

Kreisstraße ERH 3 Süd:

- 3 getrennte Richtungsspuren (links, geradeaus, rechts)

16. ENTWÄSSERUNG

Die Oberflächenentwässerung der städtischen Entlastungsstraße und der Knotenpunkte erfolgt über straßenbegleitende Mulden und Gräben, die an das bestehende Entwässerungs- bzw. Grabensystem anbinden.

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

17. ZIELSETZUNGEN DES AUSBAUS

Mit dem 4-spurigen Ausbau der städtischen Umgehungsstraße Nord im Abschnitt zwischen der Kreisstraße ERH 25 und der ERH 3 sowie der Vorbereitung von Einmündungstrichtern zur Anbindung an die Dr. Wilhelm-Schaeffler-Str. und zu Sied-

lungserweiterungen südlich der städt. Entlastungsstraße Nord wird die Grundlage zur Bewältigung der heutigen und der zu erwartenden Verkehrsbelastung geschaffen.

Gleichzeitig wird durch diesen Ausbau die Möglichkeit einer nachhaltigen Verkehrs-entlastung – im Sinne des Gesamtverkehrskonzepts - für das z. T. überbelastete städtische Verkehrsnetz vorgesehen.

Amt für Planung,
Natur und Umwelt
Herzogenaurach, 16.02.2005



Fuchs



Strater