

Referat Amt  
VI 61 Abt. Verkehrsplanung

Tel. Nr.:  
09131/86- 1327

**6-streifiger Ausbau BAB A3 Frankfurt-Nürnberg  
Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke  
hier: Überführung Weinstraße (ER 3), Überführung Eltersdorfer  
Str./Fürther Str. (St 2242), Unterführung Haundorfer Str. (ER 1)**

Beratungsfolge	Termin	öff.	nöff.	Vorlagenart	Abstimmungsergebnis		
					einstimmig	für	gegen Prot.verm.
UVPA	21.07.2009	x		Beschluss A			
UVPA	21.07.2009	x		Beschluss B			
UVPA	21.07.2009	x		Beschluss C1	in den Stadtrat verwiesen		
UVPA	21.07.2009	x		Beschluss C2			
UVPA	21.07.2009	x		Beschluss C3			
StR	30.07.2009	x		Beschluss A			
StR	30.07.2009	x		Beschluss B	Zur nochmaligen Behandlung in den		
StR	30.07.2009	x		Beschluss C1	Ortsbeiräten vertagt.		
StR	30.07.2009	x		Beschluss C2	siehe Protokollvermerk		
StR	30.07.2009	x		Beschluss C3			
UVPA	15.09.2009	x		Beschluss A		10	1
UVPA	15.09.2009	x		Beschluss B		10	1
UVPA	15.09.2009	x		Beschluss C1		5	6
UVPA	15.09.2009	x		Beschluss C2		0	11
UVPA	15.09.2009	x		Beschluss C3		6	5

**Beteiligte Dienststellen**

66, 32, Autobahndirektion Nordbayern, Regierung von Mittelfranken, Stadt Herzogenaurach

*Kennzeichnung der wesentlichen Änderungen/Ergänzungen gegenüber der Stadtratsvorlage vom 30.07.2009 durch Darstellung in Kursivschrift*

**I. Antrag**

**A) Überführung der Weinstraße (ER 3) über die BAB A3**

Für die weitere Planung wird der 15 m breite Querschnitt entsprechend der Förderfähigkeit zu Grunde gelegt. Der städtische Kostenanteil beträgt ca. 700.000 €, abzüglich ca. 60 % Förderung nach GVFG/FAG ca. 280.000 €.

**B) Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) über die BAB A3**

Für die weitere Planung soll der 12 m breite Querschnitt (Variante 2) zu Grunde gelegt werden. Bei diesen Planungsquerschnitt für das Bauwerk entsteht kein städtischer Kostenanteil. (Der im UVPA am 26.04.2005 beschlossene Querschnitt hätte einen Kostenanteil der Stadt nach Abzug von ca. 60 % Förderung GVFG/FAG von ca. 280.000 €, nach aktueller Kostenschätzung von ca. 544.000 € ergeben).

**C) Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) unter der BAB A3**

C1) Die Bestandsbreite der Unterführung (Variante 1) von 6 m und den sich daraus ergebenden Mindestmaßen für einen kombinierten Geh-/Radweg ohne Sicherheitsstreifen und mit einer Reduzierung der Fahr-

bahn auf eine Fahrspur soll auch nach Abriss des Bestandsbauwerkes beim Neubau der längeren Unterführung beibehalten werden. Für die notwendige Engstellensignalisierung (Der Abstand zwischen den Haltebalcken der Ampel beträgt ca. 70 m) fallen für die Stadt Investitionskosten in Höhe von ca. 100.000 € und jährliche Unterhaltskosten von 2.000 € an. Nach 15 – 20 Jahren ist eine Lichtsignalanlage zudem zu erneuern.

C2) Für die Planung soll der 9 m breite Querschnitt (Variante 2) zu Grunde gelegt werden, der einen kombinierten Geh-/Radweg in Regelbreite, einen Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn und einen in Anlehnung an die Richtlinien dimensionierten, einspurigen Fahrbahnquerschnitt umfasst. Eine Förderfähigkeit dieses Ausbauquerschnittes ist nicht gegeben. Der städtische Kostenanteil für das Unterführungsbauwerk beträgt ca. 300.000 €. Zusätzlich fallen die unter C1) genannten Kosten für die notwendige Engstellensignalisierung an.

C3) Für die weitere Planung soll der 11,25 m breite Querschnitt (Variante 3) zu Grunde gelegt werden, um einen regelkonformen Querschnitt für den kombinierten Geh-/Radweg zu erreichen und einen zweispurigen Fahrbahnquerschnitt, um die heutige Durchfahrt im Begegnungsverkehr weiterhin zu ermöglichen. Der Ausbauquerschnitt ist förderfähig. Der Kostenanteil der Stadt beträgt ca. 380.000 €, abzüglich ca. 60 % Förderung nach GVFG/FAG ca. 152.000 €. Voraussetzung ist, dass der Straßenzug im gesamten Außerortsabschnitt auf 50 km/h beschränkt wird.

**(Empfehlung der Verwaltung)**

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 08.07.2009 fand ein Gespräch zwischen der Regierung von Mittelfranken, der Stadt Erlangen und der Autobahndirektion Nordbayern über die Förderfähigkeit der Kreuzungsbauwerke mit städtischer Kostenbeteiligung statt. Die Regierung von Mittelfranken verlangte hierbei als Voraussetzung der Förderfähigkeit bei einzelnen Bauwerken noch Änderungen gegenüber den Ausbauquerschnitten, die bereits im UVPA beschlossen worden waren. Darüber hinaus ergab sich bei der Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) eine gravierende Kostensteigerung, die zur Entwicklung zweier im Querschnitt reduzierten Varianten durch die Autobahndirektion führte. Bei der Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) hat sich durch die zwischenzeitliche Planung eines separaten Geh-/Radweges in der Unterführung ein neuer Sachverhalt ergeben, der zum Zeitpunkt des UVPA-Beschlusses am 13.03.2007 über die Querschnittsabmessungen noch nicht bekannt war bzw. berücksichtigt werden konnte. Durch die Planung des Geh-/Radweges wird der bestehende Fahrbahnquerschnitt in der Unterführung reduziert, so dass kein Begegnungsverkehr mehr möglich ist.

Im Zusammenhang mit der städtischen Planung hat die Autobahndirektion Vorschläge für Ausbauquerschnitte zur Stellungnahme bzw. Entscheidung vorgelegt.

### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Autobahndirektion Nordbayern bereitet derzeit die Planfeststellungsunterlagen für den 6-streifigen Ausbau der BAB A3 Frankfurt-Nürnberg im Abschnitt „nördlich Tank- und Rastanlage Aurach bis Autobahnkreuz Fürth/Erlangen“ vor. Um den Planfeststellungsantrag zeitgerecht Ende des Jahres mit abgestimmten Bauwerksabmessungen stellen zu können, ist es für die Autobahndirektion notwendig, die letzten offenen Fragen bezüglich der Querschnittsgestaltung bei den 3 zu behandelnden Kreuzungsbauwerken sobald als möglich zu klären. Dies würde, vorbehaltlich der Finanzierung, eine zeitnahe Realisierung des 6-streifigen Ausbaus ermöglichen, so dass zum einen die Verkehrssituation in diesem stark überlasteten Autobahnabschnitt entschärft und zum anderen der von den Anwohnern lange ersehnte bauliche Lärmschutz errichtet werden könnte.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

##### A) Überführung der Weinstraße (ER 3) über die BAB A3

Investitionskosten: ca. 700.000 €, mit 60 % Förderung verbleiben ca. 280.000 € bei HHSt.

##### B) Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) über die BAB A3

Investitionskosten: 0 € bei HHSt.  
(gegenüber Ausbau nach bisherigem Beschluss Einsparung von ca. 280.000 € für die Stadt verbleibender Kosten nach bisheriger, bzw. ca. 544.000 € nach aktueller Kostenschätzung)

##### C) Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) unter der BAB A3

Variante C1 („Bestandsbreite“) gemäß Anlage 4.2

Investitionskosten: 0 € (Bauwerk) + ca. 100.000 € (Signalanlage) bei HHSt.  
Folgekosten: ca. 2.000 € pro Jahr (Signalanlage) bei HHSt.

Variante C2 („einstreifiger Ausbau“) gemäß Anlage 4.3

Investitionskosten: ca. 300.000 € (Bauwerk) + ca. 100.000 € (Signalanlage) bei HHSt.  
Folgekosten: ca. 2.000 € pro Jahr (Signalanlage) bei HHSt.

Variante C3 („zweistreifiger Ausbau für 50 km/h“) gemäß Anlage 4.5

Investitionskosten: ca. 380.000 €, mit 60 % Förderung verbleiben ca. 152.000 € bei HHSt.

Haushaltsmittel sind nicht vorhanden!

Die Kostenbeteiligung ist nicht vor dem Jahr 2015 zu erwarten.

## Sachbericht

### A) Überführung der Weinstraße (ER 3) über die BAB A3 (Anlagen 2.1 – 2.3):

Die für den Neubau bisher vorgesehene Querschnittsgestaltung, die im UVPA am 16.10.2007 beschlossen worden ist (Anlage 2.2), sah nur auf der Nordseite der Brücke einen Geh- und Radweg mit 2,50 m vor. Auf der Südseite wurde dagegen ein „Gehweg/Radfahrer frei“ mit 2,00 m Breite angeordnet. Da der südliche Weg allerdings im Erlanger Radverkehrsnetz Teil der bestehenden Grünroute G2 ist und zudem die wichtige Verbindung von Tennenlohe zum zukünftigen S-Bahnhalt in Eltersdorf darstellt, fordert die Regierung hier ebenfalls eine richtlinienkonforme Breite von 2,50 m.

Da die derzeitige Schwerverkehrsstärke den zulässigen Grenzwert für die gewählte Querschnittsbreite bereits erreicht hat und in Zukunft durch die Ausweisung neuer Gewerbeflächen mit einem nicht unerheblichen Anstieg gerechnet werden muss, wird ferner die Vergrößerung der Fahrbahnbreite (inkl. Entwässerung) von 7,00 m auf 7,50 m verlangt.

Vor diesem Hintergrund sollte zur Wahrung der Zuschussfähigkeit der in Anlage 2.3 dargestellte Querschnitt (Beschlussvorschlag A) gewählt werden.

Die Querschnittsaufteilungen stellen sich wie folgt dar:

	Bestand (Anlage 2.1)	UVPA-Beschluss vom 16.10.2007 (Anlage 2.2)	Förderfähiger Ausbau <b>- Beschluss- vorschlag A -</b> (Anlage 2.3)
Südl. Geländer:	0,25 m	0,25 m	0,25 m
Südl. Geh- und Radweg:	1,75 m	2,00 m	2,50 m
Südl. Sicherheitsstreifen inkl. Schutzplanke:	-	1,00 m	1,00 m
Fahrbahn (inkl. Entwässerung)	6,50 m	7,00 m	7,50 m
Nördl. Sicherheitsstreifen inkl. Schutzplanke:	-	1,00 m	1,00 m
Nördl. Geh- und Radweg:	0,75 m	2,50 m	2,50 m
Nördl. Geländer:	0,25 m	0,25 m	0,25 m
<b>Gesamtbreite:</b>	<b>9,50 m</b>	<b>14,00 m</b>	<b>15,00 m</b>
Städtischer Kostenanteil gemäß aktueller Kostenschätzung ca.:		630.000 €	700.000 €
Förderung möglich:		nein	ja
Abzüglich Förderung von voraussichtlich 60 % verbleiben ca.:		630.000 €	280.000 €

*Im Ortsbeirat Tennenlohe wurde die Gestaltung dieses Brückenbauwerkes auf seiner ordentlichen Sitzung am 29.07.2009 behandelt. Der Ortsbeirat sprach sich dabei einstimmig für die Gestaltung gemäß Beschlussvorschlag A (Anlage 2.3) mit beidseitigen Radwegen aus. Der südliche Radweg wurde dabei als der für Tennenlohe wichtigere eingestuft. Auch der Ortsbeirat Eltersdorf sprach sich auf seiner außerordentlichen Sitzung vom 18.08.2009 in einem einstimmigen Beschluss für den Beschlussvorschlag A aus (siehe Anlage 5).*

### **B) Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) über die BAB A3 (Anlage 3.1 – 3.4):**

Für die bisher vorgesehene Querschnittsgestaltung mit 14,00 m Gesamtbreite (Variante 1, Anlage 3.2), die im UVPA am 26.04.2005 beschlossen worden ist und damals mit ca. 700.000 € städtischem Kostenanteil genannt worden ist, werden aktuell von der Autobahndirektion ca. 1,36 Mio. € für den Stadtanteil angeben. Abzüglich ca. 60 % Förderung nach GVFG/FAG verbleiben hiervon ca. 544.000 € für die Stadt.

Die Autobahndirektion hat deshalb zwei im Querschnitt reduzierte Varianten für die Brückengestaltung entwickelt. Beiden Varianten ist gemeinsam, dass der reine Gehweg auf der Westseite der Brücke wegfällt. Dieser hätte derzeit keine Anschlüsse an vorhandene Wege außerhalb der Brücke. Die Aufrechterhaltung der Option zur Errichtung eines ca. 1,5 km langen Gehweges auf der Westseite der Staatsstraße von Bruck nach Eltersdorf wird seitens der Verwaltung nicht empfohlen. Zwischen Bruck und Eltersdorf befinden sich auf der Westseite der Straße keine für Fußgänger interessanten Ziele, abzweigenden Fußwege oder dergleichen. Eine zukünftige Bebauung dieses Gebietes ist ausgeschlossen, da es sich um das Überschwemmungsgebiet der Regnitz handelt. Zudem ist die vorhandene Wegeverbindung westlich der Straße durch den Regnitzgrund für Fußgänger attraktiver.

Bei **Querschnittsvariante 2** (Anlage 3.3) würde kein städtischer Kostenanteil anfallen. Vorgaben der Regierung für die Zuschussfähigkeit sind bei dieser Variante daher nicht zu beachten.

Die Fahrstreifenbreite von 3,00 m bei diesem Querschnitt entspricht denen der an das Brückenbauwerk anschließenden Streckenbereiche der Staatsstraße. Diese Breite ist aber auf Grund der vorliegenden, relativ hohen Schwerverkehrsbelastung (u. a. wegen Busverkehr) etwas geringer als nach Richtlinie empfohlen. Sie ist aber aus Sicht der Verwaltung wegen der Beschränkung des Streckenabschnitts auf 50 km/h Höchstgeschwindigkeit noch tolerierbar. Der Geh- und Radweg auf der Ostseite hat lediglich eine Breite von 1,75 m (Ausschilderung daher nur als „Gehweg/Radfahrer frei“ möglich). Dies entspricht nicht der empfohlenen Breite von Geh- und Radwegen bei Neuanlagen von 2,50 m oder 2,25 m, ist aber wesentlich breiter als der bestehende „Gehweg/Radfahrer frei“, der eine Bruttobreite von 1,45 m besitzt, was nach Abzug des notwendigen Sicherheitsraumes zur Fahrbahn von 0,50 m einer nutzbaren Breite von lediglich 0,95 m entspricht. Auch eine maschinelle Schneeräumung mit den Fahrzeugen des Winterdienstes ist bei 1,75 m Breite noch

möglich. Für Fahrradfahrer wird bei Begegnungen allerdings erhöhte Vorsicht verlangt. Der Radweg entlang der St 2242 ist zudem kein Teil einer Haupt- oder Grünroute der Stadt Erlangen.

**Querschnittsvariante 3** (Anlage 3.4) entspricht Querschnittsvariante 2 mit dem Unterschied, dass der Geh- und Radweg auf der Ostseite mit der regelkonformen Breite von 2,50 m ausgestattet wird. Auf Grund der Höhe der Schwerverkehrsstärke wurde außerdem, auch um die Zuschussfähigkeit seitens der Regierung zu wahren, bei diesem Querschnitt die Fahrstreifenbreite gemäß Empfehlung der Richtlinie auf 3,25 m erhöht, was einer Fahrbahnbreite (inkl. Entwässerung) von 7,50 m entspricht.

Es ergibt sich folgende Aufteilung für die Querschnittsvarianten:

	Bestand (Anlage 3.1)	Variante 1 UVPA-Beschluss vom 26.04.2005 (Anlage 3.2)	Variante 2 <b>- Beschluss- vorschlag B -</b> (Anlage 3.3)	Variante 3 (Anlage 3.4)
Westl. Geländer:	0,25 m	0,25 m	0,25 m	0,25 m
Westl. (Not-)Gehweg:	1,45 m	2,00 m	0,75 m	0,75 m
Westl. Sicherheitsstr. inkl. Schutzpl.:	-	1,00 m	1,00 m	1,00 m
Fahrbahn (inkl. Entwässerung)	7,60 m	7,00 m	7,00 m	7,50 m
Östl. Sicherheitsstr. inkl. Schutzpl.:	-	1,00 m	1,00 m	1,00 m
Östl. Gehweg (und Radweg):	1,45 m	2,50 m	1,75 m	2,50 m
Östl. Geländer:	0,25 m	0,25 m	0,25 m	0,25 m
<b>Gesamtbreite:</b>	<b>11,00 m</b>	<b>14,00 m</b>	<b>12,00 m</b>	<b>13,25 m</b>
Städtischer Kostenanteil gemäß aktueller Kostenschätzung ca.:		1,36 Mio. €	0 €	1,13 Mio. €
Förderung möglich:		ja	-	ja
Abzügl. Förderung von vorauss. 60 % verbleiben ca.:		544.000 €	0 €	452.000 €

Aus rein verkehrsplanerischer Sicht und insbesondere aus Sicht des Radverkehrs wäre natürlich die regelkonforme Querschnittsvariante 3 zur Ausführung zu empfehlen. Nach Abwägung der verkehrlichen Vorteile dieser Variante gegenüber ihrer großen Mehrkosten gegenüber Variante 2 wird seitens der Verwaltung aber eine Empfehlung für die Querschnittsvariante 2 ausgesprochen. Die gewisse breitenmäßige Einschränkung für Fahrbahn und Geh- und Radweg bei dieser Querschnittsvariante kann noch toleriert werden, zumal sich zumindest für die Radfahrer und Fußgänger eine wesentliche Verbesserung in Vergleich zur heutigen Situation ergibt. Ein Sicherheitsdefizit wird für keine Verkehrsart gesehen, insbesondere auch nicht für den Rad- und Fußgängerverkehr, da dieser zukünftig durch Schutzplanke und Geländer baulich völlig getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden kann.

*Der Ortsbeirat Eltersdorf sprach sich auf seiner außerordentlichen Sitzung vom 18.08.2009 allerdings in einem einstimmigen Beschluss für die Variante 1 aus, die allerdings für die Stadt Kosten in Höhe von ca. 1,36 Mio. €, nach Abzug der Förderung in Höhe von ca. 544.000 € verursachen würde. Begründet wird diese Votum ausschließlich damit, dass die Brücke bei dieser Variante später einen westlichen Radweg aufnehmen könnte (siehe Anlage 5). Solch ein Ansinnen lag aber bei der Variante 1, die im UVPA am 26.04.2005 beschlossen worden war, gar nicht zu Grunde. Es war in dieser UVPA-Sitzung gemäß Protokollvermerk lediglich vorgeschlagen worden, dass die Verwaltung die Sinnhaftigkeit einer weiteren Brückenverbreiterung für einen westlichen Radweg prüfen sollte. Da diese Prüfung negativ ausgefallen ist, blieb es bei einem reinen Gehweg auf der Westseite. Dieser darf bei seiner Breite von lediglich 2 m später auch nicht als Radweg umdeklariert werden, damit die Förderfähigkeit nicht verloren geht.*

*Die Begründung des Ortsbeirates Eltersdorf für einen westlichen Weg, dass eines Tages die Erschließung des Regnitzgrundes erfolgen könnte, wird seitens der Verwaltung abgelehnt. Es ist weder eine Bebauung des Überschwemmungsgebietes mit Hochbauten, noch die Einrichtung von neuen von der Straße abzweigenden Rad- oder Fußwegen in diesem Bereich vorgesehen. Eine einseitige Rad- und Fußgängerführung ist für Außerortsabschnitte von Straßen der Regelfall. Um die Förderfähigkeit eines westlichen Geh- oder Radweges auf der Brücke zu erhalten, müsste ferner die insgesamt 1,5 km lange Weiterführung des Weges nach Norden und Süden bis zum Anschluss an die jeweils nächsten vorhandenen straßenparallelen Wege zeitnah nach dem Autobahnausbau umgesetzt werden. Auf Grund der Länge des auf der Westseite anbaufreien Straßenabschnittes von 1,5 km und der geringen Frequenz des Radverkehrs hält es die Verwaltung daher weiterhin für zumutbar, dass der Fuß- und Radverkehr bei Bedarf auf die Ostseite der Straße wechseln muss.*

### C) Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) unter der BAB A3 (Anlagen 4.1 – 4.5):

Die Autobahndirektion Nordbayern wird das bestehende Bauwerk im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A6 abreißen und durch einen Neubau ersetzen.

Bereits am 13.03.2007 wurde im UVPA über die dabei zu wählende Querschnittsbreite befunden. Eine angedachte Verbreiterung für einen separaten Geh- und Radweg war damals abgelehnt worden und deshalb kein Ausbauwunsch gegenüber der Autobahndirektion geäußert worden.

Am 17.02.2009 ist im UVPA dann die zeitnahe Errichtung eines Radweges zwischen Haundorf und Häusling beschlossen worden. Dieser wird südlich der Straße neu gebaut. Im Bereich der Unterführung wird durch Neuaufteilung des vorhandenen Querschnittes ein Geh- und Radweg bzw. ein einstreifiger Fahrstreifen jeweils in absoluter Mindestbreite (2,00 m bzw. 3,50 m) und ohne zusätzlichen, dazwischenliegenden Sicherheitsraum geschaffen. Vor dem Hintergrund dieser städtischen Planung kam die Autobahndirektion jetzt noch einmal auf die Stadt Erlangen mit neuen Vorschlägen zur zukünftigen Gestaltung der Unterführung zu.

Die im Rahmen der Radwegplanung gewählten Maße ergaben sich dadurch, dass die Unterführung eine vorhandene Breite von lediglich 6,00 m besitzt und der Bau des Geh- und Radweges zeitnah und noch vor dem Ausbau der A3 umgesetzt werden soll. Ein Beibehalten dieser Mindestmaße (**Beschlussvariante C1**, Anlage 4.2) in dem im Rahmen des Autobahnausbaus auf alle Fälle neu zu errichtenden Kreuzungsbauwerk wird seitens der Autobahndirektion, der Regierung und auch der städtischen Verwaltung nicht empfohlen. Die Breite von 2,00 m des für die „Interimslösung“ vorgesehenen Geh- und Radweges beinhaltet bereits die notwendigen Sicherheitsräume zur Fahrbahn (0,50 m) und zum Widerlager (0,25 m). Die verbleibende, tatsächlich nutzbare Breite von 1,25 m ist lediglich halb so groß wie in den einschlägigen Richtlinien für einen entsprechend neu zu bauenden Weg empfohlen. Da das Bauwerk durch die um zwei Fahrstreifen und notwendige Einrichtung des Lärmschutzes erweiterte Autobahn zukünftig wesentlich länger wird, würde auch der Bereich der Einengung wesentlich länger werden, was insbesondere für die Radfahrer die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl in dieser Unterführung verschlechtern würde. Zusätzlich wäre für den Kfz-Verkehr auf Grund der zukünftig großen Länge der einstreifigen Verkehrsführung (inkl. Aufweitungsbereiche über 70 m) die Einrichtung einer Engstellensignalisierung (sog. „Baustellenampel“) erforderlich, da diese nach Richtlinie bereits ab 50 m Engstellenlänge gefordert wird, um versehentliches Einfahren von beiden Seiten (z. B. bei schlechter Sicht) zu vermeiden. Außer den Investitionskosten für solch eine Anlage (ca. 100.000 €), fallen hierfür ca. 2000 € jährliche Betriebskosten an.

Es wurden verschiedene Querschnittsaufteilungen entwickelt, die die beschriebenen Probleme ganz oder teilweise lösen:

	Bestand (Anlage 4.1)	Beibehaltung Bestandsbreite (Anlage 4.2)	Einstreifiger Ausbau (Anlage 4.3)	Zweistreifiger Ausbau für 70 km/h (Anlage 4.4)	Zweistreifiger Ausbau für 50 km/h (Anlage 4.5)
		- <b>Beschluss-</b> <b>variante C1</b> -	- <b>Beschluss-</b> <b>variante C2</b> -		- <b>Beschl.-</b> <b>var. C3</b> – <b>(Empfeh-</b> <b>lung d. Ver-</b> <b>waltung)</b>
Sicherheitsstreifen z. Widerlager:	0,75 m	-	0,25 m	0,25 m	0,25 m
Südl. Geh- und Radweg:	-	2,00 m	2,50 m	2,50 m	2,50 m
Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn:	-	-	0,75 m	1,00 m	0,75 m
Fahrbahn (inkl. Entwässerung)	4,50 m	3,50 m	4,75 m	7,00 m	7,00 m
Nördl. Schrammbord:	0,75 m	0,50 m	0,75 m	1,80 m	0,75 m
<b>Gesamtbreite:</b>	<b>6,00 m</b>	<b>6,00 m</b>	<b>9,00 m</b>	<b>12,55 m</b>	<b>11,25 m</b>
Städtischer Kostenanteil für das Bauwerk gemäß aktueller Kostenschätzung ca.:	0 €	0 €	300.000 €	420.000 €	380.000 €
Förderung möglich:	-	-	nein	ja	ja
Abzüglich Förderung von voraussichtl. 60 % verbleiben von den Bauwerkskosten ca.:	0 €	0 €	300.000 €	168.000 €	152.000 €
Engstellensignalisierung nach Ausbau Autobahn erforderlich:	ja	ja	ja	nein	nein
Dafür anfallende Investitionskosten ca.:	100.000 €	100.000 €	100.000 €	-	-
Summe verbleibende Kosten für die Stadt ca.:	100.000 €	100.000 €	400.000 €	168.000 €	152.000 €

**Beschlussvariante C2** (Anlage 4.3) schafft durch ausreichende Breiten, insbesondere für Radfahrer und Fußgänger, das gleiche Maß an Sicherheit, welches auch bei den anderen Neubauten in Erlangen angestrebt wird. Es bleibt allerdings die Einstreifigkeit für den Kfz-Verkehr. Deshalb ist weiterhin eine Engstellen-signalisierung mit den hierfür anfallenden Kosten erforderlich. Zusätzlich wurde eine staatliche Förderung durch die Regierung für diesen nur einstreifigen Querschnitt abgelehnt. Die Fahrbahnbreite inklusive Entwässerung entspricht ungefähr der im Bestand vorhandenen, schmalen Zweirichtungsfahrbahn. Die Freigabe der Durchfahrt in zwei Richtungen (wie heute) durch Ausgestaltung einer überfahrbaren Entwässerung wäre theoretisch möglich. Hiervon wird aber abgeraten, da ein Begegnen weiterhin nur für zwei Pkws möglich wäre und die Unterführung zukünftig insbesondere auch für den ÖPNV genutzt werden soll. Zudem steigt bei steigender Unterführungslänge automatisch die Begegnungswahrscheinlichkeit.

Die in Anlage 4.4 dargestellte Variante „Zweistreifiger Ausbau für 70 km/h“ entspricht der regelkonformen Gestaltung für 70 km/h (Derzeit gilt im Bereich der Haundorfer Straße keine Geschwindigkeitsbeschränkung) mit einem zweistreifigen Straßenquerschnitt. Diese Variante wird von der Regierung von Mittelfranken präferiert. Sie wird nicht in den Kreis der Beschlussvarianten aufgenommen, da seitens der Verwaltung ein „Vollausbau“ der Haundorfer Straße dem Ziel einer möglichst großen Verlagerung des stadtgrenzüberschreitenden Verkehrs auf den Straßenzug OU Herzogenaurach/Niederndorfer Straße zuwiderlaufen würde.

Um gleichzeitig die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, die Zuschussfähigkeit zu wahren und trotzdem für den durchgehenden Verkehr die Benutzung der ER 1 weniger attraktiv zu machen, wurde **Beschlussvariante C3** (Anlage 4.5) entwickelt, der ebenfalls zweistreifig ist, aber ohne Schutzplanken und zugehörige, vergrößerte Sicherheitsräume auskommt und seitens der Verwaltung zum Beschluss empfohlen wird.

Da im Bereich von Brückenwiderlagern bereits ab 60 km/h Schutzplanken erforderlich sind, ist dieser Querschnitt nur zuschussfähig, wenn die gesamte Außerortsstraße zwischen Häusling und Haundorf auf 50 km/h beschränkt wird. Die Regierung wäre mit der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h für die Kreisstraße ER1 im Abschnitt zwischen Häusling und Haundorf einverstanden. Die Verwaltung erachtet diese Geschwindigkeitsbeschränkung im Außerortsbereich auf der Haundorfer Straße als sinnvoll, da im anschließenden Innerortsbereich von Häusling ohnehin 30 km/h vorgeschrieben sind. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit im Außerortsbereich kann erwartet werden, dass auch in den anschließenden Innerortsbereichen das Geschwindigkeitsniveau sinkt. Unterstützt wird dieses Ziel noch durch die bereits im Rahmen der Errichtung des Geh- und Radweges vorgesehene Anordnung eines Fahrbahnnteilers mit Fahrbahnverschwenk vor der Ortsdurchfahrt Häusling. Die Stadt Herzogenaurach plant eine ähnliche Anlage vor der Ortseinfahrt von Haundorf. Auch durch diese Maßnahmen, die nicht zu Lasten der Sicherheit gehen, wird für den stadtgrenzüberschreitenden Verkehr die Benutzung der ER1 gegenüber der Benutzung des Straßenzuges OU Herzogenaurach/Niederndorfer Straße unattraktiver.

*Ein weiterer Vorteil des zweistreifigen Ausbaus ist die Tatsache, dass keine Lichtsignalanlage zu errichten ist. Neben den Erstinvestitionskosten und jährlichen Betriebskosten für die Stadt ist bei einer solchen Anlage zu beachten, dass sie bei Erreichung ihrer Lebensdauer (15 - 20 Jahre) wieder zu erneuern ist (Kosten nahezu in Höhe der Erstinvestition). Ein aufwändigeres Brückenbauwerk hätte dagegen für die Stadt nur einmalige Kosten zur Folge. Nach Errichtung des Bauwerkes geht dieses gemäß Bundesfernstraßengesetz in die Baulast der Autobahndirektion über, die fortan die Betriebskosten und bei Bedarf auch die Kosten für einen Ersatzneubau übernehmen muss.*

*Im Ortsbeirat Kosbach/Häusling/Staudach wurde die Gestaltung dieses Brückenbauwerkes auf zwei außerordentlichen Sitzungen am 27.07.2009 und 28.07.2009 behandelt. Der Ortsbeirat sprach sich dabei einstimmig für die Gestaltung gemäß Beschlussvorschlag C1 aus. Als Begründung wurde die Furcht vor einer möglichen Verkehrszunahme bei einem breiteren Ausbau genannt.*

*Auch die Stadt Herzogenaurach, deren Stadtgebiet unmittelbar westlich des Brückenbauwerkes beginnt, wurde um Stellungnahme gebeten. Das Antwortschreiben der Stadt Herzogenaurach/BM Hacker (Anlage 6) liegt mittlerweile vor. Hierin wird ausgeführt, dass es im Herzogenauracher Ortsteil Haundorf zum Teil ähnliche Befürchtungen wie in Häusling gibt, der zweistreifige Ausbau der Unterführung würde zu einer Zunahme des Verkehrs führen. Dieser Behauptung wird seitens der Stadt Herzogenaurach widersprochen. Es wird zudem entgegnet, dass sich auf diesem Straßenzug, entgegen dem allgemeinen Trend, keine Verkehrszunahmen ergeben haben. Im Verkehrsentwicklungsplan Herzogenaurach wird zudem prognostiziert, dass nach dem vorgesehenen vierspurigen Ausbau der Herzogenauracher Nordumgehung eine stärkere Sogwirkung auf diese entsteht, wodurch der Verkehr über Haundorf/Häusling abnehmen wird. Eine im Vergleich zu heute längere und nur einstreifige Unterführung mit notwendiger LSA würde aber zu längeren Rückstaus in der Hauptverkehrszeit und einer pulkartigen Aufteilung des Verkehrs führen. Dies würde wegen des kurzen Abstandes zu den Ortschaften hier entsprechend zu einer Zunahme der Belastung*

*für die Bürger führen. Aus diesen Gründen und auf Grund der Tatsache, dass derzeit konkrete Bestrebungen im Gange sind, auf dem Straßenzug eine Busverbindung einzurichten, votiert die Stadt Herzogenaurach eindeutig für den zweistreifigen Ausbau für 50 km/h (Beschlussvariante C3).*



**A) Überführung der Weinstraße (ER 3) über die BAB A3**

Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses

~~Einstimmig~~ / mit 10 gegen 1 Stimmen

gez. Dr. Preuß	gez. Bruse
.....	.....
Vorsitzende/r des	Berichterstatter/in

**B) Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) über die BAB A3**

Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses

~~Einstimmig~~ / mit 10 gegen 1 Stimmen

gez. Dr. Preuß	gez. Bruse
.....	.....
Vorsitzende/r des	Berichterstatter/in

**C) Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) unter der BAB A3**

Variante C1 („Bestandsbreite“) gemäß Anlage 4.2

Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses

~~Einstimmig~~ / mit 5 gegen 6 Stimmen

gez. Dr. Preuß	gez. Bruse
.....	.....
Vorsitzende/r des	Berichterstatter/in

Variante C2 („einstreifiger Ausbau“) gemäß Anlage 4.3

Beschluss des Stadtrates

Einstimmig / mit 0 gegen 11 Stimmen

gez. Dr. Preuß	gez. Bruse
.....	.....
Vorsitzende/r des	Berichterstatter/in

Variante C3 („zweistreifiger Ausbau für 50 km/h“) gemäß Anlage 4.5

Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses

~~Einstimmig~~ / mit 6 gegen 5 Stimmen

gez. Dr. Preuß	gez. Bruse
.....	.....
Vorsitzende/r des	Berichterstatter/in

- III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- IV. Kopie an 613 zum Vorgang

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtslageplan, Lage der Kreuzungsbauwerke im Stadtgebiet

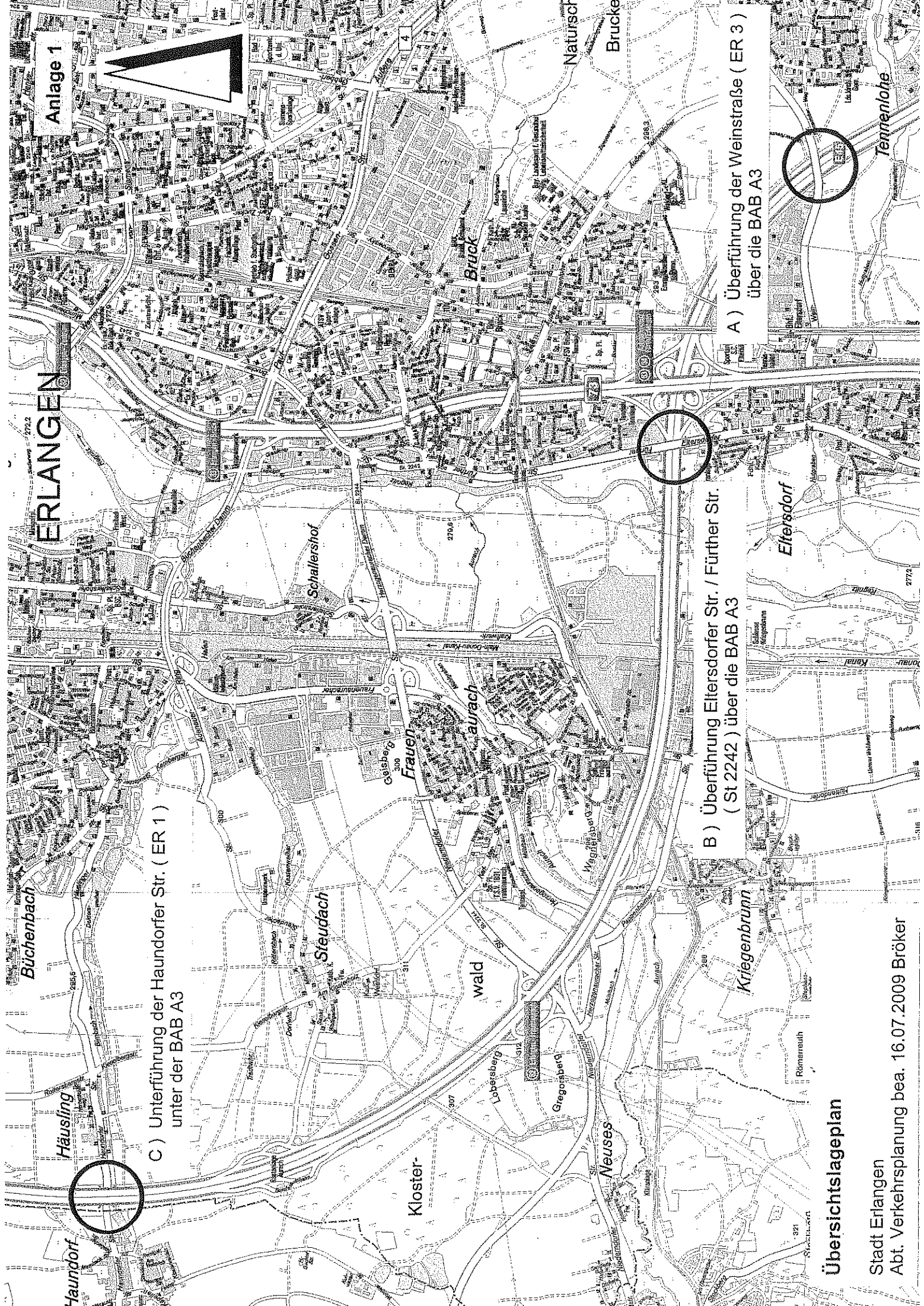
Anlage 2.1 – 2.3: Querschnittsvarianten Überführung der Weinstraße (ER 3) über die BAB A3

Anlage 3.1 – 3.4: Querschnittsvarianten Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) über die BAB A3

Anlage 4.1 – 4.5: Querschnittsvarianten Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) unter der BAB A3

*Anlage 5: Ergebnisprotokoll der außerordentlichen Sitzung des Ortsbeirates Eltersdorf vom 18.08.2009*

*Anlage 6: Schreiben Stadt Herzogenaurach/BM Hacker vom 06.08.2009 zur Unterführung der Haundorfer Str. (ER 1) unter der BAB A3*



Anlage 1

C) Unterführung der Haundorfer Str. ( ER 1 )  
unter der BAB A3

B) Überführung Eltersdorfer Str. / Fürther Str.  
( St 2242 ) über die BAB A3

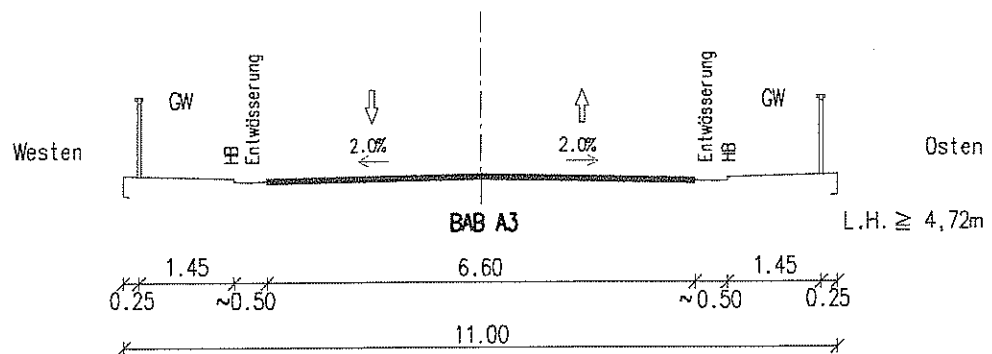
A) Überführung der Weinstraße ( ER 3 )  
über die BAB A3

**Übersichtslageplan**

Stadt Erlangen  
Abt. Verkehrsplanung bea. 16.07.2009 Bröker

# Bestand

St2242 (50km/h)



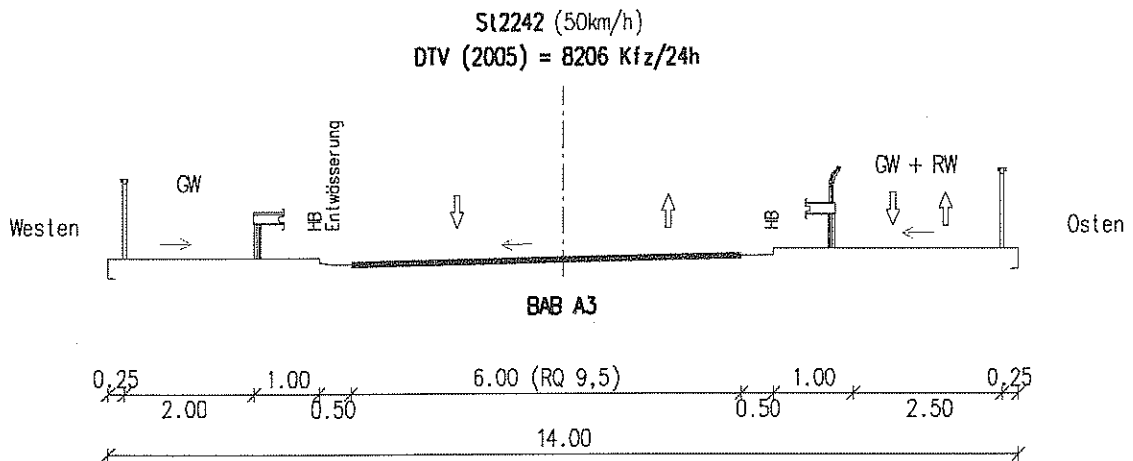
## Legende

- HB = Hochbord
- GW = Gehweg
- GW + RW = kombinierter Geh- und Radweg

Freistaat Bayern Autobahndirektion Nordbayern <small>Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg, TEL. 0911/4621-01,                  FAX 0911/4621-456, E-MAIL: poststelle@abdnb.bayern.de</small>		
Planfeststellung	Bestand	
<b>BAB A3 Nürnberg - Frankfurt</b> <b>Abschnitt: nördl. T+R Aurach - AK Fü/Er</b> <b>Überführung der St2242 - BW 380f</b> Betr.-km: 380 + 870,61 ( Bestand )		
Bauwerksquerschnitt	Maßstab 1:100	
Aufgestellt: Nürnberg, den 07.2009 Autobahndirektion Nordbayern		
Projekt: 05_Bauwerke	Datei: 803520_PlaFe_BW 380f_Bestand	

# Variante 1

## AUSBAU NACH UVPA – BESCHLUSS VOM 26.04.2005



### Legende

HB = Hochbord

GW = Gehweg

GW + RW = kombinierter Geh- und Rodweg

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Nordbayern

Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg, TEL. 0911/4621-01,  
FAX 0911/4621-456, E-MAIL: poststelle@abdnb.bayern.de



Planfeststellung

V1

**BAB A3 Nürnberg - Frankfurt**  
**Abschnitt: nördl. T+R Aurach - AK FÜ/Er**  
**Überführung der St2242 - BW 380f**

Betr.-km: 380 + 870,61 ( Bestand )

Bauwerksquerschnitt

Maßstab 1: 100

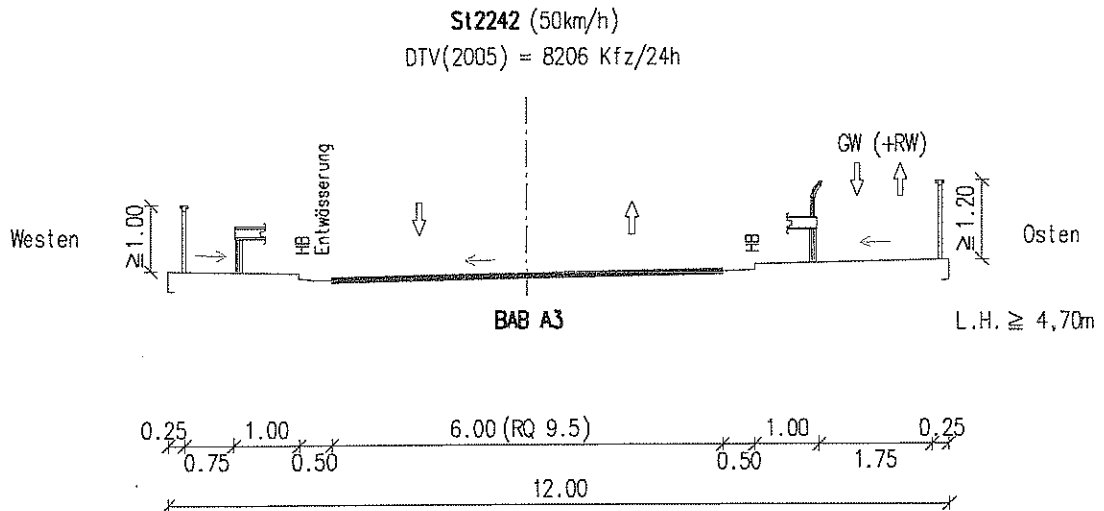
Aufgestellt:  
Nürnberg, den 07.2009  
Autobahndirektion Nordbayern

Projekt:  
05\_Bauwerke

Datei:  
803520\_PlaFe\_BW380f\_V1

## Variante 2

### AUSBAU OHNE STÄDTISCHEN KOSTENANTEIL



### Legende

HB = Hochbord

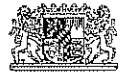
GW = Gehweg

GW + RW = kombinierter Geh- und Radweg

Freistaat Bayern

Autobahndirektion Nordbayern

Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg, TEL. 0911/4621-01,  
FAX 0911/4621-456, E-MAIL: poststelle@abdnb.bayern.de



Planfeststellung

V2

**BAB A3 Nürnberg - Frankfurt**  
**Abschnitt: nördl. T+R Aurach - AK FÜ/Er**  
**Überführung der St2242 - BW 380f**

Betr.-km: 380 + 870,61 ( Bestand )

Bauwerksquerschnitt

Maßstab 1: 100

Aufgestellt:

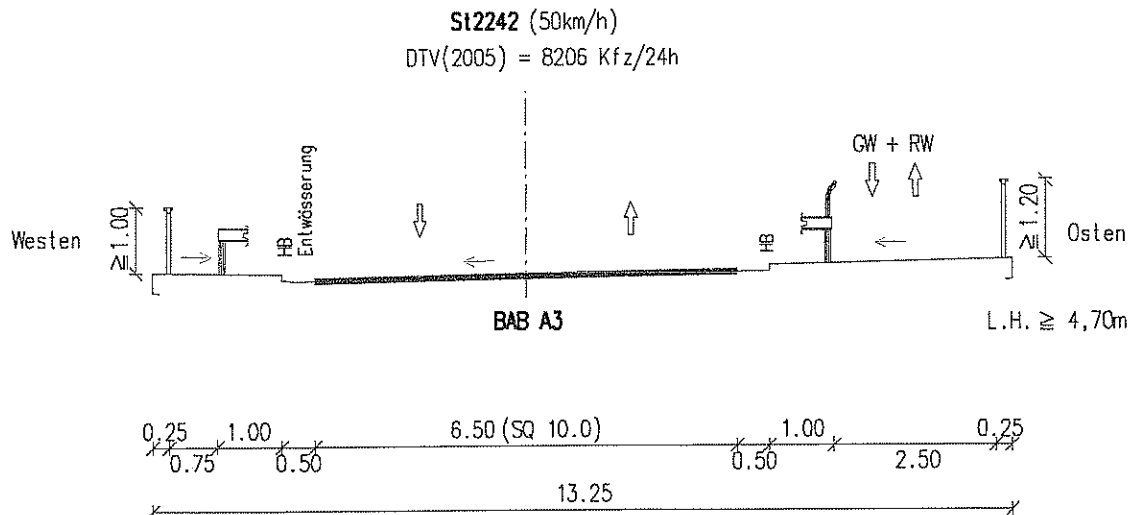
Nürnberg, den 07.2009  
Autobahndirektion Nordbayern

Projekt:  
05\_Bauwerke

Datel:  
803520\_PlaFe\_BW 380f\_V2

# Variante 3

## REGELKONFORMER AUSBAU OHNE WESTL. GEHWEG



### Legende

HB = Hochbord

GW = Gehweg

GW + RW = kombinierter Geh- und Radweg

Freistaat Bayern  
Autobahndirektion Nordbayern  
Flaschenholstraße 55, 90402 Nürnberg, TEL. 0911/4621-01,  
FAX 0911/4621-456, E-MAIL: poststelle@abdnb.bayern.de



Planfeststellung V3

**BAB A3 Nürnberg - Frankfurt**  
**Abschnitt: nördl. T+R Aurach - AK Fü/Er**  
**Überführung der St2242 - BW 380f**

Betr.-km: 380 + 870,61 ( Bestand )

Bauwerksquerschnitt Maßstab 1:100

Aufgestellt:  
Nürnberg, den 07.2009  
Autobahndirektion Nordbayern

Projekt:  
05\_Bauwerke

Datei:  
803520\_PlaFe\_BW 380f\_V3

## Ortsbeirat Eltersdorf

Stadt Erlangen  
Herrn Stephan Pickel

91052 Erlangen

6-streifiger Ausbau BAB 3 Frankfurt – Nürnberg  
Außerordentliche Sitzung am 18.08.2009

Sehr geehrter Herr Pickel,

an der Sitzung nahmen folgende OBR-Mitglieder teil: Wolfgang Appelt, Gerhard Lederer, Andreas Lochner, Thomas Pfister, Dr. Walter Preidel und Andreas Wangerin; Manfred Jelden war wegen Urlaub entschuldigt, sein Vertreter Peter Beier wegen eines privaten Termins.

Ergebnisse der Besprechung:

**Überführung Eltersdorfer Str./Fürther Str. (St 2242) über BAB A3:**

Einstimmiger Beschluß für Variante 1, identisch mit UVPA-Beschluß (siehe Anlage 3.2 der uns vorliegenden Unterlagen).

Begründung: nur diese Variante berücksichtigt die zumindest längerfristig gesehen notwendige Errichtung eines Radweges westlich der Straße. Es ist z.B. durchaus anzunehmen, daß eines Tages die Erschließung des Regnitzgrundes erfolgt, außerdem werden dadurch Gefahrenmomente (z.B. wegen Straßenquerung) minimiert. Deshalb ist u.E. bereits jetzt der westliche Brückenanschnitt für diese zukünftige Situation nutzbar sein.

**Überführung Weinstraße (ER 3) über BAB A3:**

Einstimmiger Beschluß für die Variante Förderfähiger Ausbau (siehe Anlage 2.3)

Mir freundlichen Grüßen

Wolfgang Appelt