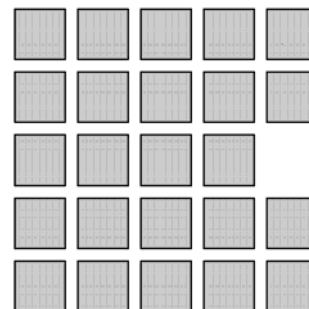


**Stadt Erlangen****Vorentwurf**

Stand  
09.Juni 2011

**Kurzerläuterung**

## Ausbau und Umgestaltung der Straße Schronfeld zwischen Sieglitzhofer Straße und Schronfeldsteg

(Hausnummer 39 bis Hausnummer 72)

Das Wohngebiet im Umfeld der Schronfeldstraße umfasst ein Gebiet mit einer besonderen städtebaulichen Struktur. Durch die enge Verflechtung des Wohngebietes mit dem Schwabachgrund als Landschaftsschutzgebiet ist ihm eine Sonderstellung zugeordnet. Besonders zu berücksichtigen ist dabei der Übergang von der Bebauung in das Landschaftsschutzgebiet des Schwabachtales. Eine weitere Besonderheit stellen die Gegensätze von alten dörflichen Strukturen (Reste des alten Dorfkernes) und neuerer Wohnbebauung dar. Um den dörflichen Siedlungscharakter, der noch teilweise an der „Sieglitzhofer Straße“ und im „Schronfeld“ zu erkennen ist zu erhalten, soll eine Bebauung der Randbereiche vermieden werden. Dem Erhalt des noch vorzufindenden dörflichen Siedlungscharakters soll auch die Form des Ausbaues der Schronfeldstraße entsprechen.

Die Straße Schronfeld liegt im nordöstlichen Stadtgebiet und verläuft weitgehend parallel zum Schwabachtal. Die Straße ist in ihrer Gesamtheit Teil der in Ost-West Richtung verlaufenden Fahrradachse (Haupttroute Nr. 9). Die Straße ist dreigeteilt. Der westliche Abschnitt (Abschnitt 1) endet auf Höhe des „Schronfeldstegs“ und ist für den Kfz-Verkehr Richtung Osten durch Einbauten unterbunden worden. Daran anschließend reicht der mittlere Abschnitt (Planungsbereich = Abschnitt 2) bis zur Kreuzung mit der Sieglitzhofer Straße, um als Abschnitt 3 die Sieglitzhofer Straße überquerend weiter nach Osten Richtung Spardorf zu führen.

Die Anfang der 60er Jahre - in Teilabschnitten nur unzureichend - befestigte Straße befindet sich in einem baulich schlechten Zustand. Vor allem der mittlere Teilabschnitt (Abschnitt 2) zwischen der Sieglitzhofer Straße und dem Schronfeldsteg bedarf dringend des Ausbaus.

Entsprechend der Funktion dieses Straßenabschnittes als Erschließungsstraße mit gleichzeitiger Funktion als Radachse wird diese aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens mit motorisierten Fahrzeugen als Straße ohne gesonderten Gehweg ausgebaut und als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Fahrradstraße darf unter Einhaltung mäßiger Geschwindigkeit von den Autofahrern (ca. 25-30 km/h) befahren werden. Die Beschilderung „Fahrradstraße“ wird ergänzt mit dem – Zusatzschild „Anlieger zu den Grundstücken und Stellplätzen frei“.

## 1 Art und Umfang der Baumaßnahme

Die Planung sieht vor, den mittleren Teilabschnitt des Schronfeld (Abschnitt 2) der Straße am Schronfeld zwischen Hausnummer 39 und Hausnummer 72 aufzuwerten und auszubauen. Der Ausbau ist für 2013 vorgesehen. Die Erneuerung dieses Straßenabschnittes ist im Investitionsprogramm für **2013** unter der **HH-St. 541.403** mit einem Kostenvolumen von **400.000 Euro** vorgemerkt.

Mit dem Ausbau des obengenannten Straßenabschnitts ist auch die Errichtung einer Querungshilfe am Knoten Sieglitzhofer Straße / Schronfeld vorgesehen. Die dafür erforderlichen Mittel belaufen sich auf geschätzte 25.000 €. Diese sind bislang nicht im Investitionshaushalt vorgesehen.

## 2 Heutige Situation

### Lage und Bebauung

Die drei Teilabschnitte der Schronfeldstraße verbinden die das Schwabachtal querende Schleifmühlstraße im Westen mit der Sieglitzhofer Straße im Osten und führen weiter nach Spardorf. Der Straßenzug ist Teil der Radachse, die weitgehend parallel zum Schwabachtal verläuft.

Die Straße Schronfeld liegt im östlichen Rand des Stadtgebietes. Die Randbebauung der drei Straßenabschnitte ist überwiegend durch Bauten aus den 60er und 70er Jahren geprägt. Auffällig sind die beiden denkmalgeschützten Gebäude im Nahbereich der Sieglitzhofer Straße. Dabei handelt es sich mit der Hausnummer 63/63a um ein Bauernhaus aus Sandsteinquadern aus dem Jahr 1806 und mit der HSN 74 um einen Gasthof, der als langgestreckter Ziegelsteinbau im Jahr 1880 errichtet wurde.

### Radverkehr

Entlang der Schronfeldstraße verläuft in Ost-West-Richtung die Fahrradachse der Hauptfahrradroute Nr. 9.

### Naturschutz

An den südlichen Straßenrand (mittleren Abschnitt des Schronfeld) grenzt ein Landschaftsschutzgebiet an. Der nördlich der Straße angrenzende 2-3 m breite, unbefestigte Randstreifen wird von den Anwohnern zum Abstellen von PKW genutzt. Dieser besteht zum Teil noch aus ursprünglichen Terrassensanden und wird bedingt durch die einseitige Bebauung und das Fehlen von Bäumen kaum beschattet. Aus Sicht des Naturschutzes ist dieser Randstreifen als besonders wertvoll einzustufen und sollten weitgehend erhalten werden.

siehe Anlage - Bestandspläne und Fotos

## 3 Planung

### 3.1 Gestaltung

Die Umgestaltung des Ausbauabschnittes der Schronfeldstraße soll entsprechend dem westlichen Teilabschnitt dem Radverkehr als Hauptfahrradverbindung dienen, die nur von Osten her Erschließungsfunktion für die Bewohner hat. Die Gestaltung nimmt mit den gewählten Materialien die „Sprache“ einer untergeordneten Erschließung auf und betont so den ländlichen Charakter dieses Bereiches. Auf eine Trennung von Fahrbahn und Gehweg wird verzichtet.

Die Erschließungsfläche wird in einer Breite von ca. 4,75 m ausgebaut. Lediglich der Bereich der Stellplätze und Zufahrten erhält eine andere Gestaltung (Pflasterfläche). Die sonstigen Randbereiche des zum Teil 7,50 m breiten „Straßenquerschnittes“ werden als Schotter- / Magerrasenflächen teilweise erhalten bzw. werden neu hergestellt und unterstreichen damit den zum Teil noch vorhandenen ländlichen Charakter.

Der Ausbau bzw. die Neugestaltung des Straßenabschnittes - unter Beibehaltung der schmalen Fahrbahn als Mischfläche - sowie die Neuordnung der Kfz-Stellplätze mit gliedernden Bäumen steigern die Aufenthaltsqualität und erhöhen damit die Attraktivität dieses noch ländlich geprägten Raumes.

### 3.2 Radverkehr

Der für den Ausbau vorgesehene mittlere Streckenabschnitt wird als Fahrradstraße ausgewiesen. Ebenso wie im beschriebenen Bereich dargestellt, ist der Radverkehr auch in den angrenzenden Bereichen (Abschnitt 1 und Abschnitt 3) die vorherrschende Verkehrsart. Ziel ist es daher, die vorhandene durchgehende Radachse auf der gesamten Länge, von der Schleifmühle bis zur Langen Zeile - als Fahrradstraße auszuweisen.

Richtung Westen ersetzt zukünftig die Fahrradstraße den westlich des Schronfeldstegs vorhandenen, kombinierten Geh- und Radweg. Richtung Osten führt die Fahrradstraße weiter zur Langen Zeile. Hierbei ist die Überquerung der stark frequentierten Sieglitzhofer Straßen erforderlich. Als Hilfestellung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist daher im Rahmen der Um- und Ausbaumaßnahme „Schronfeld“ eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel zu realisieren.

### 3.3 Oberflächenbefestigung

Als Belag für die Mischfläche ist eine Asphaltfeinbetondecke vorgesehen. Die Randbereiche mit den erforderlichen Stellplätzen und die Einfahrtsbereiche zu den Grundstücken werden mit Rasenpflastersteinen die einen hohen Grünanteil (mehr als 60 % - z.B. Rasennoppensteine) aufweisen, befestigt. Die verbleibenden Übergangsbereiche zwischen Stellplätzen und Grundstücksflächen bzw. Südböschung zur Schwabachau sollen als Kalkschotterflächen / Sandmagerrasenflächen soweit als möglich erhalten bzw. wieder hergestellt werden.

Von Osten (Sieglitzhoferstraße) kommend wird der gesamte Einmündungsbereich der Straße zur Verdeutlichung des Überganges zur Mischfläche mit Natursteinpflaster befestigt.

### 3.4 Beleuchtung

Die Beleuchtung im Ausbauabschnitt erfolgt derzeit über unterschiedlichste Arten von Leuchten auf verschiedenartigen Masten, die überwiegend auf der Nordseite der Straße angeordnet sind. Im Zuge der Umgestaltung werden die Leuchten erneuert und vereinheitlicht.

### 3.5 Parkplätze

#### Abschnitt A - einseitige Bebauung:

Im Bereich des vorhandenen Schotter/Sandstreifens werden nur vereinzelt Stellplätze angeordnet und mit Rasennoppensteinen befestigt. Ansonsten wird ein weitgehender Erhalt und Schutz dieser Flächen angestrebt (Unterbindung des Befahrens durch Steinquader).

#### Abschnitt B - beidseitige Bebauung:

Die derzeit überwiegend ungeordneten Stellplätze werden beidseitig entlang der Straße als ein mit Bäumen untergliederter Parkstreifen neu geordnet. An der Südseite der Straße trennt ein Pflasterband aus Granit (Entwässerungsrinne) die Erschließungsfläche von den Stellplätzen.

### 3.6 Begrünung

Entsprechend dem Bebauungs- / Grünordnungsplan ist eine optische, funktionelle und ökologische Verknüpfung zwischen der Bebauung und dem Talraum herzustellen ohne jedoch den Blick in den Talraum zu beeinträchtigen.

Im östlichen Planungsabschnitt (Bereich mit beidseitiger Bebauung -Abschnitt 2b) sind aufgrund vorhandener Leitungen nur auf der Südseite Baumpflanzungen möglich. Hier werden zwischen den Stellplätzen vereinzelt Bäume angeordnet.

Auf Baum- und Strauchgruppen entlang des Landschaftsschutzgebietes wird aus Gründen des Naturschutzes verzichtet. Die südexponierten Flächen (Abschnitt 2a) stellen „Trittsteine“ im Bereich der „Linearen Sandlebensräume im Stadtgebiet Erlangen dar, die es zu erhalten gilt.

### 3.7 Klassifizierung

#### STVO

Im Rahmen der Baumaßnahmen im mittleren Bereich der Schronfeldstraße soll die Straße die dem Radverkehr als Hauptroute dient, auf der kompletten Länge der Straße (östlich und westlich der Sieglitzhofer Straße) gemäß STVO als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Im 07.04. 2011 wurden an der Kreuzung Sieglitzhofer Straße / Schronfeld aktuell Zählungen für den Radverkehr durchgeführt. Diese ergaben:

In der Zeit von 7.00 – 18.00 Uhr wurden im Abschnitt Schronfeld Ost 520 Radfahrer gezählt. insgesamt wurde die Kreuzung während dieses Tages in allen Richtungen von 1180 Radfahrern befahren.

Nach dem Modal Splitt ergibt für den Abschnitt Schronfeld Ost

in den Morgenstunden (7:30-8:30) ein Verhältnis von	132 Radfahrer	= 85,2 %
	23 Kfz	= 14,8 %
in der Mittagszeit (12:15-15:15)	71 Radfahrer	= 69,6 %
	31 Kfz	= 30,4 %
in den Abendstunden (16:15 – 17:15)	60 Radfahrer	= 50,0 %
	60 Kfz	= 50,0 %

Anlage -Grafik

Angesichts der Funktion der Straße Schronfeld für den MIV (lediglich Ziel- und Quellverkehr der anliegenden Grundstücke) ist der Radverkehr eindeutig die dominierende Verkehrsart. Das Schronfeld stellt darüber hinaus eine wichtige Verbindungsachse im Erlanger Radverkehrsnetz dar und ist dementsprechend als Abschnitt einer Hauptfahrradroute (Hauptroute Nr. 9) im Erlanger Fahrradstadtplan berücksichtigt.

#### ABS

Aufgrund des beschriebenen Sachverhaltes wird von Seiten der Verkehrsplanung zusammenfassend darauf hingewiesen, dass das Schronfeld bezogen auf den Radverkehr eine wichtige Funktion im Erlanger Gesamtverkehrsnetz darstellt. Infolgedessen übertrifft die Netzfunktion der Straße deren Bedeutung für die Anlieger und ist gemäß Straßenausbaubeitragssatzung (ABS) als Haupteerschließungsstraße zu klassifizieren.

### 4 Kosten

#### Erschließungs- bzw. Straßenausbaubeiträge:

Die Baumaßnahme Schronfeld ist abrechnungstechnisch in drei Abschnitte aufzuteilen:

##### Abschnitt - A (HSN 39- 49):

Hier sind für die erstmalige Herstellung der Straße Erschließungsbeiträge zu erheben, Erschließungsbeitragssatzung (EBS) i.V.m. Baugesetzbuch (BauGB). Die Anliegerbeteiligung beträgt 90 % des beitragsfähigen Aufwandes.

##### Abschnitt – B (HSN 51-72):

Hier sind für die Erneuerung/Verbesserung der Straße Ausbaubeiträge zu erheben( Ausbaubeitragssatzung (ABS) i.V.m. Kommunalabgabengesetz (KAG)).

Bei Haupteerschließungsstraßen beträgt die Anliegerbeteiligung je nach Teileinrichtung zwischen 50 % und 70 % des beitragsfähigen Aufwands.

Sie liegt damit bei den Teileinrichtungen Fahrbahn, Beleuchtung und Oberflächenentwässerung um 20 Prozentpunkte, bei Parkflächen und Gehwegen um 10 Prozentpunkte niedriger als bei Anliegerstraßen.

##### Abschnitt - C – Querungshilfe:

Die Schaffung der geplanten Querungshilfe über die Sieglitzhofer Straße erfolgt ohne Anliegerbeteiligung.

## Kosten

Die überschlägigen Kosten für die Tiefbauarbeiten einschl. der Erneuerung der Beleuchtung belaufen sich auf gesamt: ca. 543.000,- €

davon entfallen auf den Abschnitt – A	ca. 188.000,- €
auf den Abschnitt – B	ca. 330.000,- €
auf die Querungshilfe / Abschnitt – C	ca. 25.000,- €

Die Kosten für die Begrünung und Schutzmaßnahmen der Magerasenflächen werden auf ca. 43.000,- €  
die jährlichen Folgekosten für den Grünflächenunterhalt werden auf ca. 3.300,- € geschätzt.

**Konkrete Aussagen zu den Kosten der Maßnahme, können erst nach Erstellung der Ausführungsplanung durch Amt 66 gemacht werden.**

### 5 Geplanter Projektablauf:

- erste Ämterbeteiligung April 2011
- Vorentwurf UVPA-Beschluss Juli 2011
- Bürgerbeteiligung Herbst 2011
- Entwurf / Beschluss des UVPA – Herbst / Winter 2011
- Ausführungsplanung 66 – Winter/Frühjahr 2012
- Spartenverlegung soweit erforderlich Sommer 2012
- Umsetzung  
Baubeginn geplant für Frühjahr / Sommer 2013

C. Monat