

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/613 T. 1327

Verantwortliche/r:
Abteilung Verkehrsplanung

Vorlagennummer:
613/078/2011

Umgehungsstraße Eltersdorf (ER 5) von der Anschlussstelle Eltersdorf der A 73 zur Weinstraße

| Beratungsfolge | Termin | Ö/N | Vorlagenart | Abstimmung |
|---|------------|-----|-------------|-------------------------|
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 | 15.11.2011 | Ö | Beschluss | vertagt |
| Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 | 17.01.2012 | Ö | Beschluss | mehrheitlich angenommen |

Beteiligte Dienststellen

66, Regierung von Mittelfranken, DB Projektbau, Staatliches Bauamt Nürnberg

I. Antrag

Die Realisierung der Ortsumgehung Eltersdorf soll in gemeindlicher Sonderbaulast gemäß Variante **A** erfolgen. Die Verwaltung empfiehlt diese Variante, da sie eine zeitnahe Realisierung der Ortsumgehung garantiert. Die Fertigstellung könnte ca. 2016 erfolgen:

Variante **A**):

Bau der Ortsumgehung Eltersdorf durch die Stadt Erlangen in gemeindlicher Sonderbaulast zusammen mit dem Bau der Straßenbrücke über die Neubaugleise der DB unter Anwendung des Förderprogramms „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“.

städt. Eigenanteil (inkl. Planungskosten)

ca. **1.792.000 €**

keine Unterhaltskosten für die Stadt nach Übernahme der Baulast für die Straße durch den Freistaat

(Bei den angegebenen Kosten und Bauterminen handelt es sich um grobe Schätzungen nach dem aktuellen Wissensstand.)

Die Verwaltung wird beauftragt, nach Trassenfestlegung für die Straße einen Zuwendungsantrag einzureichen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Ortsumgehung (OU) Eltersdorf von der Anschlussstelle Eltersdorf der A 73 bis zum Anschluss an die Weinstraße (siehe Anlage 1) entlastet zum einen die Ortsdurchfahrt Eltersdorf (Eltersdorfer Str.) von einem großen Teil des Durchgangsverkehr, indem das Gewerbegebiet östlich des Eltersdorfer Bahnhofes sowie große Teile des Erlanger Ostens (z. B. Uni-Südgelände) eine direkte Verbindung zur A 73 ohne Ortsdurchfahrt erhalten. Zum anderen schafft sie zusammen mit der Weinstraße und der Kurt-Schumacher-Straße einen durchgehenden Straßenzug, der dem Übereckverkehr aus den östlichen Landkreismunicipalitäten sowie dem Erlanger Osten zur A 73 in Richtung Nürnberg und Fürth eine attraktive Verbindung bietet. Dadurch würde auch die Erlanger Innenstadt von Verkehr entlastet werden.

Nach einer vorab vom Staatlichen Bauamt durchgeführten Berechnung würde sich die Verkehrsbelastung der südlichen Ortsdurchfahrt Eltersdorf (Eltersdorfer Straße zwischen Weinstraße und An-

schluss der ER 5 im Bereich Königsmühle) durch Inbetriebnahme der OU Eltersdorf um mehr als die Hälfte reduzieren. Genaue Zahlen für die zukünftigen Verkehrsbelastungen werden nach Angaben des Staatlichen Bauamtes noch in diesem Jahr erwartet, wenn die ersten Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung „Erlangen-Fürth-Herzogenaurach“ vorliegen. Bei dieser Untersuchung werden mehrere Verkehrsprojekte im Übergangsbereich der drei Kommunen (darunter auch die OU Eltersdorf) sowohl einzeln, als auch im Zusammenhang untersucht.

Die OU Eltersdorf ist im gültigen Verkehrsentwicklungsplan (1995) und Flächennutzungsplan (2003) der Stadt Erlangen dargestellt und war bisher als kommunaler Straßenbau (Kreisstraße ER 5) vorgesehen. Inzwischen ist sie im Entwurf für den 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern (2011) im Zuge der umzulegenden Staatsstraße 2242 mit der Dringlichkeit 1R enthalten, d.h. die Maßnahme könnte durch die Staatliche Straßenbauverwaltung realisiert und finanziert werden. Die Realisierung durch den Freistaat wird frühestens in der Zeit ab 2020 erwartet. Die OU Eltersdorf würde unabhängig vom sogenannten „Hüttendorfer Damm“ realisiert werden, der vom Stadtrat am 30.05.1984 abgelehnt wurde. Nach Realisierung der OU Eltersdorf würde voraussichtlich auch der Straßenzug Weinstraße/Kurt-Schumacher-Straße bis zum Anschluss an das bestehende Staatsstraßennetz (Knoten St 2240/St 2242 an der Markuskirche) als Staatsstraße (St 2242) klassifiziert werden. Dies bedeutet, dass die anbaufreien Abschnitte, welche den größten Teil dieses Straßenzuges ausmachen, ebenso in die Baulast des Freistaates Bayern übergehen würden. Im Bereich des bisherigen, aufzugebenden Streckenabschnittes der St 2242 durch Eltersdorf und Bruck gab es keine anbaufreien Streckenabschnitte. D. h. durch eine Rückstufung dieses Abschnittes entstehen der Stadt Erlangen keine finanziellen Nachteile.

Im Rahmen der Planfeststellung zum Abschnitt 17 des viergleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld (1996 – 2009) forderte die Stadt Erlangen von der DB die Errichtung eines Brückenbauwerkes über die neu zu bauenden Gleise mit den Abmessungen des vorhandenen Straßenstutzens der ER 5 ohne eigene finanzielle Beteiligung. Diese Abmessungen wurden zwar in den Planfeststellungsbeschluss vom 30.10.2009 übernommen; gemäß diesem Beschluss ist aber eine Kostenbeteiligung der Stadt Erlangen (50 % gemäß Kreuzungsrecht) gegeben.

Im UVPA am 17.05.2011 wurde beschlossen, dass in Abstimmung mit den betroffenen Projektbeteiligten im Rahmen des Bahnausbaus keine Brücke mit städtischer Kostenbeteiligung gebaut werden soll. Hintergrund war, dass das planfestgestellte Konzept als Kreisstraße hinsichtlich Straßenquerschnitt nicht mehr den Anforderungen an eine Staatsstraße entsprach; zum anderen kann die Brücke später am vorgesehenen Standort als Staatsstraße vom Freistaat ohne städtische Kostenbeteiligung errichtet werden.

Die Regierung v. Mfr. wies hiernach darauf hin, dass der UVPA-Beschluss dem Finanzierungsnachweis der Reg. v. Mfr. für die ER 5 im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen widersprach, da in diesem das o. g. Brückenbauwerk als bereits realisiert unterstellt wurde. Sollten die Kosten für das Brückenbauwerk in die Maßnahme des Freistaates eingerechnet werden, ergäbe sich für diese ein schlechterer Kosten-Nutzen-Faktor. Ob die Maßnahme dann noch in der Dringlichkeitsstufe 1R bzw. überhaupt im Staatsstraßenausbauplan verbleiben könnte, ist fraglich.

In einer Besprechung am 24.06.2011 in Erlangen mit OB Dr. Balleis legte Staatsminister Herrmann fest, dass das im Zuge des ICE/S-Bahn-Ausbaus vorgesehene Brückenbauwerk bereits in den für eine künftige Ortsumgehung Eltersdorf geeigneten Dimensionen geplant werden soll. Die hieraus resultierenden Mehrkosten würden vom Freistaat Bayern übernommen. Das Baurecht soll möglichst in einem DB-Planrechtsverfahren erlangt werden. Außerdem wurde von Staatsminister Herrmann angeregt, dass die Stadt Erlangen den Bau der Ortsumgehung in kommunaler Sonderbaulast übernehmen solle.

Die Anregung, dass die Stadt Erlangen nicht nur den Bau der Brücke, sondern den Bau der gesamten Ortsumgehung Eltersdorf in gemeindlicher Sonderbaulast übernehmen könnte, wurde auf einer Besprechung am 14.07.2011 von der Reg. v. Mfr. aufgegriffen. Hierdurch wären Bau und Finanzierung rascher zu erreichen. Die Stadt Erlangen würde Zuwendungen nach Art 13f FAG erhalten. Der Fördersatz betrage bis zu 85 %, die Planungskosten würden pauschal gefördert. Die rechtliche Sicherung der Straße könnte über einen Bebauungsplan erfolgen.

Am 21.09.2011 wurde seitens der DB AG mitgeteilt, dass die bisher von der Stadt Erlangen favorisierte Alternativplanung mit einer weiter südlich liegenden schmaleren Brücke nicht weiter verfolgt wird. Die DB AG würde die Brücke gemäß vorliegendem Planfeststellungsbeschluss (Straßenquerschnitt für Kreisstraße) voraussichtlich in den Jahren 2014-2016 realisieren, falls keine weiteren Abstimmungen / Beschlüsse vorliegen. Ob die finanzielle Beteiligung der Stadt Erlangen erzwungen werden kann, ist unklar. Allerdings ist davon auszugehen, dass im Falle der Einleitung des für die Ortsumgehung erforderlichen Bebauungsplanverfahrens ein „Verlangen“ der Stadt nach Eisenbahnkreuzungsgesetz wohl eingefordert werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur weiteren Vorgehensweise bestehen zwei Varianten hinsichtlich der Ortsumgehung und der damit verbundenen Straßenbrücke über die geplanten DB-Neubaugleise. (Bei den angegebenen Kosten und Bauterminen handelt es sich um grobe Schätzungen nach dem aktuellen Wissensstand.):

Variante A:

Übernahme des Baus der Ortsumgehung Eltersdorf durch die Stadt Erlangen in gemeindlicher Sonderbaulast zusammen mit dem Bau der Straßenbrücke über die Neubaugleise der DB (Fertigstellung voraussichtlich 2016) unter Anwendung des Förderprogramms „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“.

| | |
|--|------------------------|
| Zuwendungsfähige Gesamtkosten: | ca. 7.168.000 € |
| Förderung (ca. 75 % der zuwendungsfähigen Kosten) | ca. 5.376.000 € |
| verbleibender städt. Eigenanteil (inkl. Planungskosten) | ca. 1.792.000 € |
| keine Unterhaltskosten für die Stadt nach Übernahme der Baulast für die Straße durch den Freistaat | |

Nach Fertigstellung des Projektes verbleibt die Sonderbaulast zunächst solange bei der Kommune (ca. 5 – 8 Jahre) bis die überörtliche Rechnungsprüfung erfolgt ist und die Gewährleistungsfristen gemäß VOB abgelaufen sind. Anschließend erfolgt der Übergang der Baulast an den Freistaat Bayern. Gleiches gilt dann voraussichtlich auch für die anbaufreien Abschnitte des Straßenzuges Weinstraße/Kurt-Schumacher-Straße.

Variante B:

Verzicht auf den zeitnahen Bau der Ortsumgehung und lediglich Übernahme der städtischen Kostenanteile an Planung und Bau der Straßenbrücke über die Neubaugleise der DB mit Förderung nach BayGVFG.

| | |
|--|----------------------|
| Zuwendungsfähige Gesamtkosten: | ca. 1.000.000 € |
| Förderung (ca. 55 % der zuwendungsfähigen Kosten) | ca. 550.000 € |
| verbleibender städt. Eigenanteil (inkl. Planungskosten) | ca. 600.000 € |
| Unterhaltskosten ohne verkehrl. Nutzen pro Jahr (ca. 1 % der Baukosten) | ca. 20.000 € |

Der Bau der Ortsumgehung wäre bei **Variante B** von der zukünftigen Einstufung des Projektes in das Straßenausbauprogramm des Freistaates sowie von der zukünftigen Finanzkraft des Staates abhängig und damit nicht garantiert. Nach derzeitiger Einstufung wäre eine Realisierung frühestens in der Zeit ab 2020 zu erwarten. Bei dieser Variante muss die Brücke bis zur Realisierung der Ortsumgehung von der Stadt Erlangen unterhalten werden, obwohl bis dahin keinerlei verkehrlicher Zusatznutzen gegeben ist. (Die für die Brücke verbleibende Verbindungsfunktion Eltersdorf-Kleingründlach müsste ohne Veranlassung der Stadt allein von der Deutschen Bahn sichergestellt und finanziert werden.) Sollte der Freistaat auch nach 2020 keine Ortsumgehung Eltersdorf realisieren, verbliebe der Unterhalt für die Brücke dauerhaft bei der Stadt Erlangen.

Daher empfiehlt die Verwaltung die Variante A zum Beschluss. Variante A hat zwar höhere einmalige Kosten für die Stadt Erlangen zur Folge. Dafür wird die Ortsumgehung Eltersdorf aber nur bei diesem Modell garantiert gebaut und würde zudem zeitnah zur Verfügung stehen. Durch den Übergang des Unterhaltes des in kommunaler Sonderbaulast realisierten Projektes OU Eltersdorf auf den Freistaat würden der Stadt in absehbarer Zeit alle finanziellen Verpflichtungen bezüglich der Straße abgenommen. Letzteres würde auch für den größten Teil des Straßenzuges Weinstraße/Kurt-Schumacher-Straße gelten, dessen anbaufreie Abschnitte als Staatsstraße ebenfalls in die Baulast des Freistaates Bayern übergehen würden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Basierend auf der Entscheidung für eine weiterzuverfolgende Variante werden etwaige Planungsänderungen der DB Projekt mitgeteilt und mit dem Eisenbahnbundesamt geklärt, ob eine Änderung der Straßenüberführung auch außerhalb des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens möglich ist. Ein Zuwendungsantrag ist über das Staatliche Bauamt an die Oberste Baubehörde einzureichen. Letztere hat über die Aufnahme des Projektes in das Förderprogramm zu entscheiden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|-----------------------------|---|----------------|
| Investitionskosten: | € | bei IPNr.: |
| Sachkosten: | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |
| Weitere Ressourcen | | |

Haushaltsmittel

- werden für die Einreichung des Zuschussantrages nicht benötigt
 sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
 sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Ortsumgehung Eltersdorf, Darstellung des Trassenkorridors

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 15.11.2011

Protokollvermerk:

Herr Oberbürgermeister Dr. Balleis beantragt diesen Tagesordnungspunkt aufgrund von noch anstehenden Klärungsbedarfs mit dem Innenministerium zu vertagen.
Herr Stadtrat Thaler fordert die Behandlung als Einbringung.
Es besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

gez. Dr. Balleis
Vorsitzende/r

gez. Weber
Berichterstatter/in

Ergebnis/Beschluss:

Die Realisierung der Ortsumgehung Eltersdorf soll in gemeindlicher Sonderbaulast gemäß Variante **A** erfolgen. Die Verwaltung empfiehlt diese Variante, da sie eine zeitnahe Realisierung der Ortsumgehung garantiert. Die Fertigstellung könnte ca. 2016 erfolgen:

Variante A):

Bau der Ortsumgehung Eltersdorf durch die Stadt Erlangen in gemeindlicher Sonderbaulast zusammen mit dem Bau der Straßenbrücke über die Neubaugleise der DB unter Anwendung des Förderprogramms „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“.

städt. Eigenanteil (inkl. Planungskosten)

ca. **1.792.000 €**

keine Unterhaltskosten für die Stadt nach Übernahme der Baulast für die Straße durch den Freistaat

(Bei den angegebenen Kosten und Bauterminen handelt es sich um grobe Schätzungen nach dem aktuellen Wissensstand.)

Die Verwaltung wird beauftragt, nach Trassenfestlegung für die Straße einen Zuwendungsantrag einzureichen.

mit 10 gegen 3 Stimmen

gez. Dr. Balleis
Vorsitzender

gez. Weber
Berichterstatte

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang