

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/041/2015/1

**Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße;
hier: abschließende Vorplanung;
CSU-Fraktionsantrag 122/2015 vom 21.07.2015**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	15.03.2016	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	15.03.2016	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 32, Amt 66

In Ämterbeteiligung: Amt 23, 32, 37, 66, EB77, Behindertenbeauftragter, Polizei, ESTW-Stadtverkehr

(AG Rad beteiligt)

(Friedrich-Alexander-Universität, Universitätsklinikum Erlangen und Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg beteiligt)

I. Antrag

Mit den vorliegenden Planungen (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungen gemäß Leistungsphase „Entwurfsplanung“ durchzuführen.

Der Ausbau der Hauptverkehrsstraßen „Schillerstraße und Loewenichstraße“ und des Knotenpunktes „Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße“ erfolgt gemäß beiliegender Planung (Anlage 1).

Gleichzeitig mit dem Ausbau wird die Erschließungsstraße „Loewenichstraße“ (zwischen Schillerstraße und Hindenburgstraße) zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden (Fahrrad frei) umgewandelt (s. Anlage 2) und wird die Haltestelle „Fichtestraße“ aufgelassen (s. Anlage 4).

Für den Umbau des Lorlebergplatzes ist eine Variante zu wählen, die einen auch für LKW geeigneten (echten oder unechten) Kreisverkehr vorsieht.

Der CSU-Fraktionsantrag 122/2015 vom 21.07.2015 ist damit bearbeitet (Anlage 6).

II. Begründung

Mit diesem Beschluss wird die zukünftige Gestaltung der vorgenannten Straßen im Rahmen des erforderlichen Straßenausbaus festgelegt. Hiermit wird keine Festlegung zum Bauzeitpunkt getroffen!

Ein Bautermin steht noch nicht fest. Der Bautermin wird, unter Berücksichtigung von maßgeblichen anderen Großbaumaßnahmen und der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, verwaltungsintern abgestimmt und dem BWA zur Beschlussfassung vorgelegt.

1. Anlass

Nach der Straßenzustandsbewertung des Tiefbauamtes befindet sich die Fahrbahn der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße in einem baulich ungenügenden Zustand. Der vorhandene Fahrbahnaufbau entspricht nicht mehr den aktuellen verkehrlichen Anforderungen. Eine Beseitigung der Schäden mittels Erneuerung der Fahrbahndecke oder sonstiger Instandsetzungsmaßnahmen ist technisch und wirtschaftlich nicht mehr möglich, sondern kann nur im Rahmen eines Volllausbaus erfolgen (s. Anlage 5: Folie 5 - 10).

2. Prozesse und Strukturen

- Am 09.04.2014 fand das erste, **frühzeitige Bürgergespräch** dazu statt. Dabei hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben, die aus ihrer Sicht bei der Planung der beiden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden sollten.
- Danach wurden die **Planungen** erarbeitet.
- Im Februar und März 2015 wurde die Planung mit verschiedenen **Fachämtern** und Dienststellen (Amt 32, 23, 66, Feuerwehr, Behindertenbeauftragter, EB77, ESTW-Stadtverkehr, Polizei) abgestimmt. Die Planung wurde am 24.03.2015 auch in der **AG Rad** vorgestellt und befürwortet.
- Friedrich-Alexander-Universität, Universitätsklinikum Erlangen und Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg wurden am 20.02.2015 schriftlich über die Planungen informiert.
- Am 20.04.2015 fand das **zweite Bürgergespräch** statt, bei dem die Planungen den Bürgern vorgestellt und mit ihnen diskutiert wurden. Ausführlich: s. 3.
- Am 19.05.2015 fand ein Abstimmungsgespräch, insbesondere zu den anstehenden Baumaßnahmen, zwischen Klinikumsvorstand, **Staatlichem Bauamt** und Verwaltung statt.
- Am 09.06.2015 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen Vertretern der **Friedrich-Alexander-Universität** und des Staatlichen Bauamtes Erlangen-Nürnberg statt, bei dem die Belange der Universität an der Schiller- und Kochstraße beleuchtet wurden.
- Am 29.07.2015 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen **Klinikumsvorstand** und Verwaltung zur Ausbauplanung der beiden Hauptverkehrsstraßen statt. Ergebnis: s. 3.
- 08.07.2015 Ortstermin **Kochstraße**: Auf Wunsch der Bürger der Kochstraße fand ein Ortstermin mit der Verwaltung statt, bei dem die Auswirkungen der Planung auf die Kochstraße vorgestellt und diskutiert wurden. Ergebnis: s. 3.
- 25.08.2015 Ortstermin **Max-Busch-Straße**: Auf Wunsch der Bürger der Max-Busch-Straße fand ein Ortstermin mit der Verwaltung statt, bei dem die Auswirkungen der Planung auf die Max-Busch-Straße vorgestellt und diskutiert wurden. Ergebnis: s. 3.
- Wie auch von Bürgern angeregt, wurden weitere Untersuchungen zur geplanten Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße durchgeführt (Abfrage über **Deutschen Städtetag, Gutachten** von externem Ingenieurbüro).
- Um allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich über die Ausbauplanungen der beiden Hauptverkehrsstraßen zu informieren, fand am 28.01.2016 eine **öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung** statt. Ausführlich: s. 3.
- Die abgeschlossenen Planungen werden nun dem **UVPA** zur Beschlussfassung vorgelegt.

3. Ergebnisse/ Wirkung

Die Planungen wurden, unter Berücksichtigung der Anregungen aus den Bürgerbeteiligungen, wie folgt erstellt:

Der **Radverkehr** wird gemäß den aktuellen Richtlinien und Verordnungen (RASt 06 und StVO: „Fahrbahnbenutzungsgebot“) wegen der höheren Sicherheit auf der Fahrbahn geführt (s. Anlage 5: Folie 29 - 39). Für die Fußgänger steht damit mehr Platz und Sicherheit auf den Gehwegen zur Verfügung.

Der Radverkehr wird nicht wie bisher auf einem zu schmalen Radweg, sondern auf der Fahrbahn mittels eines Schutzstreifens geführt (vgl. Henkestraße zwischen Nürnberger Str. und Langemarckplatz). Der Schutzstreifen ist eine flächensparsame Lösung, um auch in beengten Straßenräumen dennoch Radverkehrsanlagen anbieten zu können. Aufgrund des sehr beengten Straßenraumes ist eine Anlage von richtlinienkonformen Radwegen oder Radfahrstreifen ausgeschlossen. Würden richtlinienkonforme, sichere Radwege vorgesehen, so könnten sich auf der verbleibenden Fahrbahn große Fahrzeuge nicht mehr begegnen, sämtliche Parkstände, Mittelinseln und Abbiegefahrstreifen müssten entfallen und die Straße könnte ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraße nicht gerecht werden (s. Anlage 5: Folien 42 – 43).

Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern (auf dem Gehweg ohne eigene Radverkehrsanlage) ist aufgrund der hohen Verkehrsmengen an Fußgängern und Radfahrern (über 2.000 Radfahrer/Tag) ebenfalls auszuschließen.

Um das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer auf der Fahrbahn zu steigern, ist vorgesehen, die Schutzstreifen auf größeren Abschnitten rot einzufärben. Damit soll auch den Wünschen von Bürgern entgegen gekommen werden.

An der **Fichtestraße** besteht ein hoher Querungsbedarf über die Loewenichstraße: 1.300 Radquerungen/Tag und 400 Fußgängerquerungen/Tag. Daher ist dort eine Querungshilfe (Mittelinsel + Radaufstellbereich in Fahrbahnmitte) vorgesehen. Somit wird die Alternativroute für Radfahrer über die ruhige Fichtestraße zum M.-T.-Gymnasium gestärkt und die Schulwegsicherheit erhöht.

Sowohl in der Loewenichstraße als auch in der Schillerstraße sind **Parkstreifen** vorgesehen. Es wurde angestrebt, unter den räumlichen Zwangspunkten (Kreuzungen und Grundstückszufahrten) und Beachtung der Verkehrssicherheit möglichst viele Parkstände anzubieten. Wegen des sehr beengten Straßenraumes reduziert sich gegenüber dem Bestand die Anzahl der Parkstände aufgrund der Neugestaltung der Knotenpunkte, der zusätzlichen Bushaltestelle und der Querungshilfe an der Kreuzung Loewenichstraße/ Fichtestraße. (Parkstände: Bestand 22; Planung 15). Es besteht die Möglichkeit, dass die Verwaltung als Kompensation die Einführung von Schrägparken in der nördlichen Loewenichstraße (zukünftig Einbahnstraße) prüft.

Die **Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße** ist aufgrund der stark beengten Platzverhältnisse, der Vorfahrtsregelung „Abknickende Vorfahrt“ und der Signalisierung sehr komplex (s. Anlage 5: Folie 45 - 55):

Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen muss im Knotenpunktsbereich auch ein Begegnen von größeren Fahrzeugen (z.B. Lkw oder Bussen) gewährleistet werden. Größere Fahrzeuge müssen gefahrlos von der westlichen Schillerstraße in die südliche Loewenichstraße abbiegen können, ohne dabei, wie bisher, über den Radweg oder in den fließenden Gegenverkehr fahren zu müssen. Um mehr Platz zum Abbiegen zu schaffen, musste ein Abbiegestreifen in der südlichen Loewenichstraße aufgegeben werden.

Zwischen einem Fahrzeug, das beim Lichtzeichen „Grün“ die Loewenichstraße von Süd nach Nord befährt, und einem Radfahrer, der der Hauptverkehrsstraße in abknickender Richtung folgt, entsteht dabei ein unauflösbarer vorfahrtsrechtlicher Konflikt, da beide Verkehrsteilnehmer hier mit ihrer Vorfahrt rechnen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit an der neuen Kreuzung muss daher das Einfahren für Kfz in die nördliche Loewenichstraße (Erschließungsstraße zwischen Schillerstr. bis Hindenburgstr.) ausgeschlossen werden. Die nördliche Loewenichstraße wird zur echten Einbahnstraße (s. Anlage 2). Der betroffene Verkehrsstrom ist mit 600 Kfz/Tag gering. Für den Radverkehr sind an der Kreuzung weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich.

Zur Knotenpunktsgestaltung der Kreuzung Schiller-/Loewenichstraße wurden zahlreiche Varianten untersucht. Die Knotenpunktvariante, die im Plan dargestellt ist, ist hiervon die einzig umsetzbare Lösung, da sie gleichzeitig alle wichtigen Kriterien „Verkehrssicherheit“, „Leistungsfähigkeit“, „Signalisierbarkeit (LSA)“ und „Befahrbarkeit (Schleppkurven LKW und Bus)“ erfüllt.

Auf Anregung von Bürgern wurde darüber hinaus eine Abfrage über vergleichbare Knotenpunkte wie die Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße bei anderen deutschen Kommunen über den Deutschen Städtetag durchgeführt, um hier andere Lösungsmöglichkeiten zu erkunden. Dabei wurde keine praktikable Alternativlösung gefunden.

Weiterhin wurde ein Gutachten zur Überprüfung der Planung einschließlich Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße bei einem externen Ingenieurbüro beauftragt. Von den untersuchten Kreuzungsvarianten wird die oben beschriebene Lösung als die sicherste und „bestmögliche Lösung“ eingestuft.

In der Schillerstraße ist für bestehenden Schulbusverkehr und für etwaigen späteren Linienbusverkehr in jede Fahrtrichtung eine barrierefreie **Haltestelle** (gelenkbustauglich, Halten am Fahrbahnrand) vorgesehen. Derzeit ist nur eine einzige Haltestelle dort vorhanden (s. Anlage 3 und Anlage 4). Aufgrund der neuen Haltestelle in der Schillerstraße kann die Haltestelle „Fichtestraße“ entfallen. Die Straßengestaltung ermöglicht es, dass Fahrzeuge am haltenden Bus vorbei fahren können.

Die Mittelinsel in der Schillerstraße wurde in ihrer Länge vergrößert und bietet somit mehr Aufstellfläche für querende Fußgänger und Schüler.

Mit der Umgestaltung des **Knotenpunktes Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße** sollen die beiden Hauptstraßenäste (Bismarckstraße Nord und Schillerstraße) miteinander verbunden werden und bevorrechtigt werden. Damit soll der MIV auf die Hauptverkehrsstraßen (hier mit „Grüner Welle“) geleitet werden und von der südlichen Bismarckstraße mit Lorlebergplatz abgelenkt werden (s. Anlage 5: Folie 12 – 20 und 58 - 60). Gemäß UVPA-Beschluss 610.3/023/2011/3 vom 11.06.2013 waren die Planungen zur Kreuzung Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße auf Grundlage des vorgenannten Prinzips weiterzuführen.

Aufgrund der Kreuzungsgeometrie kann die Glückstraße nicht in die Signalisierung mit einbezogen werden, sodass hier nur ein Ausfahren nach Süden möglich ist. Eine Kreuzung, bei der die südliche Bismarckstraße und die Glückstraße vollständig an die Hauptverkehrsstraße angebunden werden, ist nicht signalisierbar und nicht leistungsfähig. Der geringste Verkehrsstrom (Glückstraße) muss daher aus dem signalisierten Kreuzungsbereich genommen werden und wird unsignalisiert in die Bismarckstraße Süd eingeleitet. Der maximale Umweg (Wenden am Lorlebergplatz) beträgt rund 350 m, was einer zusätzlichen Fahrzeit von 42 Sekunden mit dem Kfz entspricht.

Es ist gewährleistet, dass die drei ersten Wettbewerbs-Entwürfe zur Bismarckstraße Süd mit Lorlebergplatz an den vorgenannten Knotenpunkt angeschlossen werden können.

Die erforderliche zusätzliche Grundstücksfläche für die neue Kreuzung wurde bereits vom Freistaat Bayern (Universitätsgelände) erworben.

Das Planungsgebiet wurde gründlich auf mögliche **Baumstandorte** hin untersucht, da diese das Straßenbild aufwerten. Aufgrund des sehr beengten Straßenraumes und einer Vielzahl von unterirdischen Versorgungsleitungen in der Straße, kommen nur zwei Baumstandorte in der Loewenichstraße in Betracht. Für die Pflanzung dieser Bäume ist die Verlegung von Leitungen erforderlich. In der nächsten Planungsphase ist vertieft zu prüfen, ob die beiden großen Bäume auf Privatgrund in der Loewenichstraße beim Straßenausbau erhalten werden können. Falls dies nicht möglich ist, stehen die beiden geplanten Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum der Loewenichstraße als Ersatz zur Verfügung.

Die Verwaltung setzt sich dennoch dafür ein, im Rahmen der Neugestaltung des Vorbereiches des MTG sowie bei einer zukünftigen Neustrukturierung des angrenzenden Quartiers der FAU auf eine ausreichende Begrünung hinzuwirken. Bei einer Umgestaltung der südlichen Bismarckstraße mit Lorlebergplatz sind in diesem Straßenzug Baumreihen sowie ein „Baumtor“ an der Kreuzung Bismarck-/ Schiller-/Glückstraße vorgesehen.

Im **zweiten Bürgergespräch am 20.04.2015** wurde von der Schulleitung des MTG der Wunsch nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor der Schule (in Schillerstraße) vorgetragen. Gemäß UVP-Beschluss 321/097/2013 ist die Verwaltung mit einer Prüfung von „Tempo 30“ vor Schulen im Stadtgebiet beauftragt, eine Überprüfung des MTG steht aber noch aus. Aktuell plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Änderung der StVO/ VwV-StVO, die die Einführung von „Tempo 30“ auf Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen erleichtern soll. Sollte „Tempo 30“ vor der Schule ausgewiesen werden, so hat dies keinen Einfluss auf die vorliegende Straßenplanung und könnte jederzeit unabhängig davon angeordnet werden.

In der nördlichen Loewenichstraße hatte die Verwaltung ursprünglich eine unechte Einbahnstraße vorgesehen. Beim zweiten Bürgergespräch monierten die Bürger, dass sie dann zum richtungsgerechten Parken in der Straße wenden müssten. Diesen Wunsch hat die Verwaltung aufgegriffen und sieht in der nördlichen Loewenichstraße eine echte Einbahnstraße vor, in der beidseitig in eine Fahrtrichtung geparkt werden darf.

Abstimmungsgespräch zwischen Universitätsklinikum und Verwaltung am 29.07.2015:

Bei diesem Gespräch stellte die Verwaltung die Planungen zu den beiden Hauptverkehrsstraßen und insbesondere der Kreuzung Bismarck-/ Schiller-/ Glückstraße dem Klinikumsvorstand vor und erläuterte diese (s. Anlage 5: Folie 60).

Das Uniklinikum bedauert zwar die Beschränkung der Ausfahrtsmöglichkeiten für Kfz an der Einmündung Glückstraße, erhebt aber keine Einwände gegen die Planung, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Ausfahrt Glückstraße in südliche Bismarckstraße auch für Lkw möglich
- dauerhafte Wendemöglichkeit am Lorlebergplatz für Lkw
- Anbindung der südlichen Bismarckstraße an die Hauptverkehrsstraßen nördliche Bismarckstraße und Schillerstraße über ein Lichtsignalanlage
- Zweirichtungsverkehr in der Östlichen Stadtmauerstraße

In den zum Beschluss vorliegenden Lageplänen (s. Anlage 1) sind die Ausfahrt für LKW in die Glückstraße sowie eine signalisierte Anbindung der südlichen Bismarckstraße an die nördlich gelegenen Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Der Zweirichtungsverkehr in der Östlichen Stadtmauerstraße ist im umliegenden Verkehrskonzept auch weiterhin vorgesehen.

Die dauerhafte Wendemöglichkeit am Lorlebergplatz auch für LKW hat Auswirkungen auf die Wahl der Varianten zur Umgestaltung des Lorbergplatzes. Geeignete Lösungsansätze hierfür sind aber vorhanden.

Ortstermin Kochstraße am 08.07.2015:

Auf Wunsch der Bürger der Kochstraße fand ein 2,5-stündiger Ortstermin statt, bei dem ca. 50 Bürgerinnen und Bürger anwesend waren. Die Verwaltung stellte die neue Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße im Zuge des Ausbaus der beiden Hauptverkehrsstraßen vor und erklärte, welche Fahrbeziehungen dort zukünftig möglich sind. Anschließend wurde das verkehrliche Konzept der Verwaltung für diesen Bereich vorgestellt. Dieses sieht vor, als Ausgleich für die Einführung einer Einbahnstraße in der nördlichen Loewenichstraße den Zweirichtungsverkehr in der Kochstraße zuzulassen, um die Erreichbarkeit des Wohngebietes mit dem Kraftfahrzeug (Kfz.) aus Süden beizubehalten. Danach stellte die Verwaltung ein alternatives verkehrliches Konzept vor, welches für die Kochstraße die Beibehaltung der bestehenden „unechten Einbahnstraße“ vorsieht. Die Verwaltung wies auf ggf. entstehende Umwege zur Erreichung des Wohngebietes mit dem Kfz hin.

Den Zweirichtungsverkehr in der Kochstraße lehnten die Bürger der Kochstraße eindeutig ab. Die Verwaltung sagte daher zu, die bestehende „unechte Einbahnstraße“ zunächst zu belassen und nach dem Ausbau der Schiller- und Loewenichstraße die Verkehre in den angrenzenden Straßen zu beobachten und dort ggf. später Anpassungen vorzunehmen.

Die Bürger der Kochstraße bedankten sich ausdrücklich für diese einvernehmliche Lösung.

Ortstermin Max-Busch-Straße am 25.08.2015:

Am 25.08.2015 fand auf Wunsch der Anwohner der Max-Busch-Straße ein Ortstermin in kleinem Kreis mit Bürgerinnen und Bürgern der Straße und der Verwaltung stattfinden, damit sie die Belange und Wünsche aus ihrer Straße vorbringen können. Dabei wurden Vorschläge und Anregungen zum Neubau der Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße, insbesondere zum Einfahrtsverbot für Kfz in die nördliche Loewenichstraße, und dem verkehrlichen Konzept vorgebracht, die die Verwaltung aufgegriffen und geprüft hat.

Die Bürgerinnen und Bürger der Max-Busch-Straße wünschten sich an vorgenannter Kreuzung eine Prüfung, ob nicht weiterhin ein Einfahren mit Kfz in die nördliche Loewenichstraße von Süden her ermöglicht werden kann und somit das Verkehrssystem nicht geändert werden muss. Wie zuvor im Abschnitt „Kreuzung Schiller-/Loewenichstraße“ beschrieben, hat die Verwaltung daraufhin eine Abfrage über vergleichbare Knotenpunkte bei anderen deutschen Kommunen über den Deutschen Städtetag durchgeführt und ein Gutachten zur Überprüfung der Planung an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Es wurde jedoch keine praktikable und sichere Alternativlösung für die Kreuzung gefunden (s. Anlage 5: Folie 52 - 55).

Sollte hingegen das geplante verkehrliche Konzept weiterverfolgt werden, so wünschten sich die Bürgerinnen und Bürger der Max-Busch-Straße, dass das geplante verkehrliche Konzept vor dem Straßenneubau als Probetrieb getestet wird, um dann durch Zählungen prüfen zu können, ob sich der Verkehr wie erwartet weitgehend auf die Hauptverkehrsstraßen verlagert und durch die Max-Busch-Straße kein übermäßiger Mehrverkehr hindurch fährt. Da für die Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße keine praktikable und sichere Alternativlösungen zur Verfügung stehen, ist eine nachträgliche Änderung der Fahrbeziehungen an dieser Kreuzung ohnehin nicht möglich. Auch ein Probetrieb, der mit gewissem Aufwand über mehrere Monate durchzuführen wäre, kann daran nichts ändern. Die Verwaltung wird nach dem Ausbau der Schiller- und Loewenichstraße die Verkehre in den angrenzenden Straßen beobachten und dort ggf. später Anpassungen vornehmen.

Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung am 28.01.2016

Die öffentliche Veranstaltung diente der Information aller interessierter Bürger zum geplanten Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schiller- und Loewenichstraße.

Daher wurde die Veranstaltungsankündigung rechtzeitig im „Rathausplatz 1“, in den Erlanger Nachrichten und auf erlangen.de im Internet veröffentlicht.

Zusätzlich wurden Anwohner und Hauseigentümer der Hauptverkehrsstraßen Schiller- und Loewenichstraße sowie die Anwohner der Max-Busch-Straße, Erschließungsstraße Loewenichstraße, Kochstraße, Hindenburgstraße, Glückstraße, Bismarckstraße zwischen Schillerstraße und Lorebergplatz und des Lorebergplatzes schriftlich eingeladen. Zur Veranstaltung waren rund 200 Bürgerinnen und Bürger gekommen.

Die Verwaltung erläuterte ausführlich mittels Beamer-Präsentation (s. Anlage 5) die Bestandsituation/ Notwendigkeit zum Straßenausbau, Ausbaubeitragssatzung, übergeordnete Konzepte, anzuwendende Straßenplanungs-Richtlinien, Sicherheit von unterschiedlichen Radverkehrsführungen und den Projektablauf. Über Beamer wurde anschließend die Straßenplanung schrittweise vorgestellt und einzelne Details begründet. Dabei wurde die Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße mit einigen untersuchten Varianten ausführlich dargestellt.

Die Bürger hatten zwischenzeitlich immer wieder die Gelegenheit Fragen zu stellen. Insgesamt stand die Verwaltung mehr als zwei Stunden Rede und Antwort.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten nach einer Grobkostenschätzung des Ingenieurbüros:	1,5 Mio. €	bei IPNr.: 541.132
Diese Kosten werden im Weiteren noch überarbeitet und konkretisiert.		

Haushaltsmittel

☐
☒

werden nicht benötigt
sind im Investitionsprogramm 2015 - 2019 zum HH 2016
derzeit wie folgt vorgesehen:

- 2016: 50.000,- €
- 2017: 800.000,- €
- 2018: 780.000,- €
- 2019: 200.000,- €

☐

sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan Schiller- und Loewenichstraße

Anlage 2 – Verkehrliches Konzept MIV

Anlage 3 – Busnetz Bestand

Anlage 4 – Busnetz Planung

Anlage 5 – Präsentation: Öffentliche Bürgerinformation vom 28.01.2016

Anlage 6 – CSU-Fraktionsantrag 122/2015 vom 21.07.2015

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang