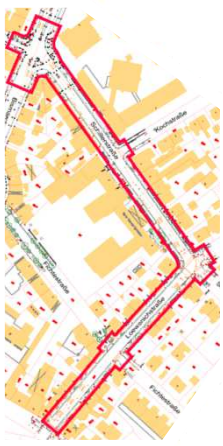
# Öffentliche Bürgerinformation

Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schiller- und Loewenichstraße

28.01.2016

1

- Information: Vorstellung der Planung Erläuterung von Hintergründen
- Öffentliche Informationsveranstaltung für alle interessierten Bürger(innen) in Erlangen



# Ziele der Bürgerinformation

3

# Inhalt

1. Bestandssituation
2. Ausbaubeiträge
3. Übergeordnete Konzepte
4. Vorstellung der Planung (in Abschnitten)

4

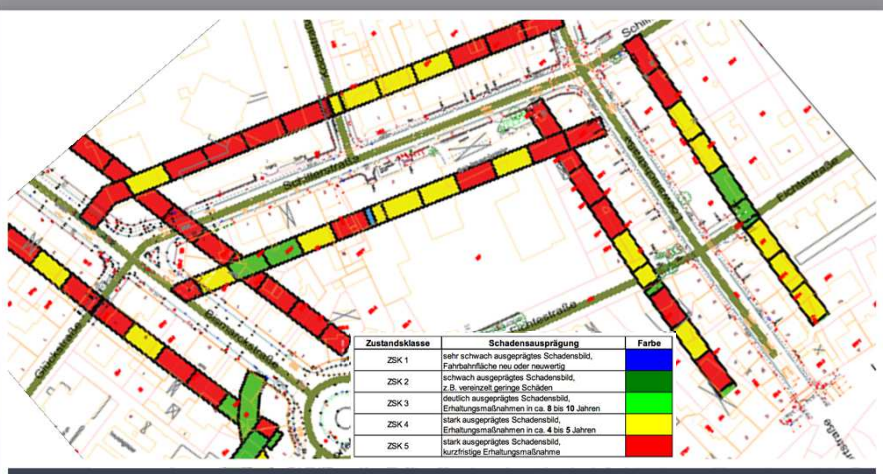
# Bestandssituation

## Straßenschäden

5

## Bestandssituation
Straßenschäden

6



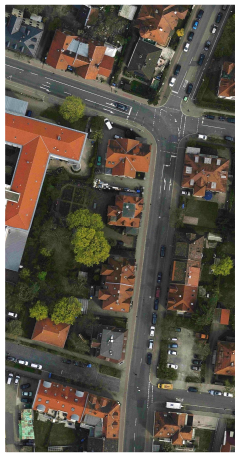

## Bestandssituation
Zustandsbewertung

7

# Bestandssituation
## Verkehrsbelastung

8

- Straßenschäden
  - Risse/Netzrisse
  - Verdrückungen/Spurrinnen
  - Absenkungen/Einbrüche
  - Ausmagerungen/Ausbrüche
- hohe Dringlichkeitsstufe für den Ausbau
- Verkehrsbelastung
- **Fazit:** Erneuerung notwendig, aufgrund des Beschädigungsgrades **nur im Vollausbau möglich**
  = Gehweg, Radweg, Bordstein, Fahrbahn – „es bleibt kein Stein auf dem anderen“
  – keine Fahrbahndeckenerneuerung mehr möglich!



# Bestandssituation
## Zusammenfassung

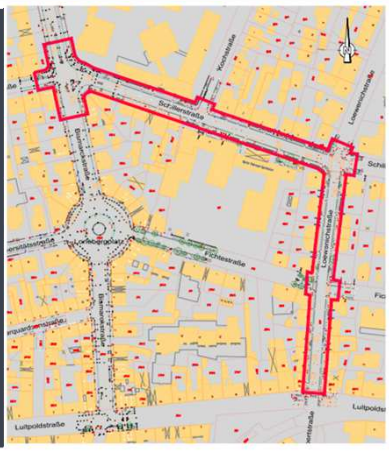
9

Rechtsgrundlage:

- Bayer. Kommunalabgabengesetz (BayKAG)
- Straßenausbaubeitragssatzung (ABS) der Stadt Erlangen

Der Satzungstext ist abrufbar unter: www.erlangen.de unter der Rubrik Rathaus → Stadtrecht → Straßenausbaubeitragssatzung

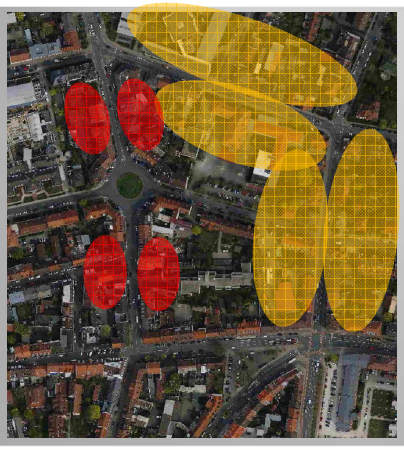
- Einstufung des Straßenzuges nach ABS als „Hauptverkehrsstraße“ = erschlossene Grundstücke müssen ca. 30 - 60% der beitragsfähigen Kosten tragen
- Vergleich: bei Einstufung als „Anliegerstraße“ müssen erschlossene Grundstücke ca. 70 - 80% der beitragsfähigen Kosten tragen



# Ausbaubeiträge

## Ausbaubeitragssatzung

10

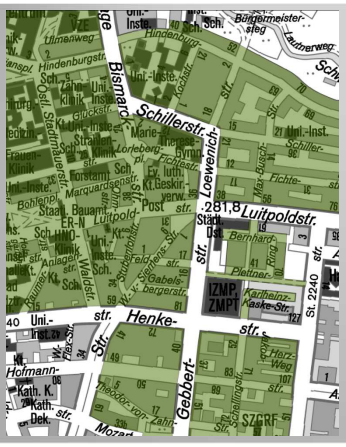


- Hohe Wohndichte in Bismarckstraße südlich und nördlich des Lorlebergplatzes
- Mischnutzung in Schiller- und Loewenichstraße (Schule, Universität, Gewerbe) → geringere Wohndichte

# Übergeordnete Konzepte

## Städtebauliche Situation

12

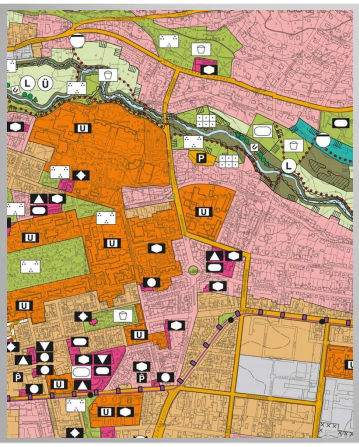



- Straßenraum der südlichen Bismarckstraße im Bereich Lorlebergplatz unter Ensembleschutz und Einzeldenkmäler
- Quartier Lorleberg und Zollhaus sind verkehrsberuhigte Gebiete (Tempo-30-Zone)

## Übergeordnete Konzepte

Verkehrsentwicklungsplan

13

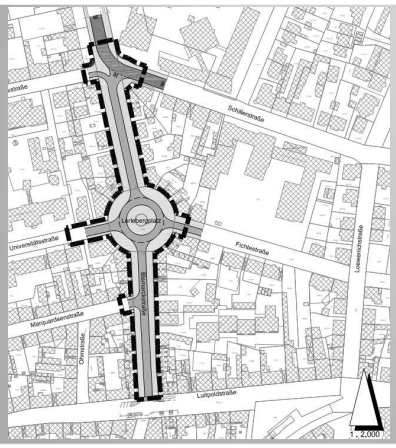


- Achse Schiller-/ Loewenichstraße im gültigen Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraße mit dem Ziel der Verkehrsbündelung
- Wichtige Nord-Süd-Verbindungsfunktion im Straßennetz

## Übergeordnete Konzepte

Flächennutzungsplan

14



- Ziel: städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes im Umfeld des Lorlebergplatzes
- Erhöhung der Attraktivität des Straßenraumes
- Reduzierung von Durchgangsverkehr

Quelle: UVPA-Beschluss 610.3/023/ 2011/3 vom 11.06.2013

## Übergeordnete Konzepte

Städtebauliche Zielsetzung

15

BAUREFERAT STADT ERLANGEN

VERKEHRSPLANUNG

# Verkehrsentwicklung im Quartier Lorlebergplatz / Zollhausviertel

Bürgerinformationsabend 01.12.2011

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## Innenstadt Erlangen

Bürgerinformationsabend 01.12.2011

17

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## Aktuelle Verkehrsrouten

Über Loewenich- / Schillerstraße (Hauptverkehrsstraßen)

aber auch:

über Stubenlohstraße (Verkehrsberuhigter Bereich)

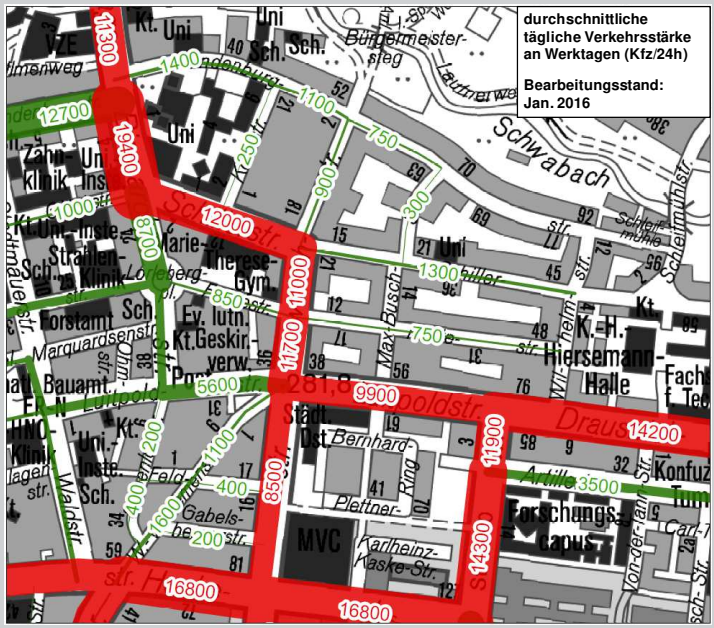
- motorisierter Individualverkehr (Durchgangsverkehr) dominiert
- Gefahr für Kinder durch überhöhte Geschwindigkeiten
- keine Spielstraßen-/Aufenthaltsqualität

Bürgerinformationsabend 01.12.2011

7

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# Verkehrsbelastung Kfz / 24 h




19

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# Ausbau der Kreuzung Bismarckstraße/ Schillerstraße/Glückstraße - geplant

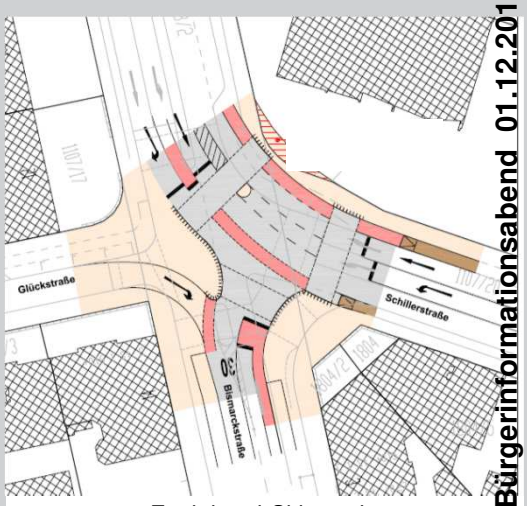
**Entlastung der Bismarckstraße vom Durchgangsverkehr**

**Bündelung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen (Schillerstraße / Loewenichstraße)**

**Übersichtliche Führung für Radverkehr und Fußgänger**

**Änderung der Verkehrs-führung im Bereich der Glückstraße**

UVPA-Beschluss 610.3/023/ 2011/3 vom 11.06.2013 auf dieser Grundlage Planungen weiterzuführen




Funktional-Skizze als Grundlage für Gestaltungsplanung

Bürgerinformationsabend 01.12.2011

20

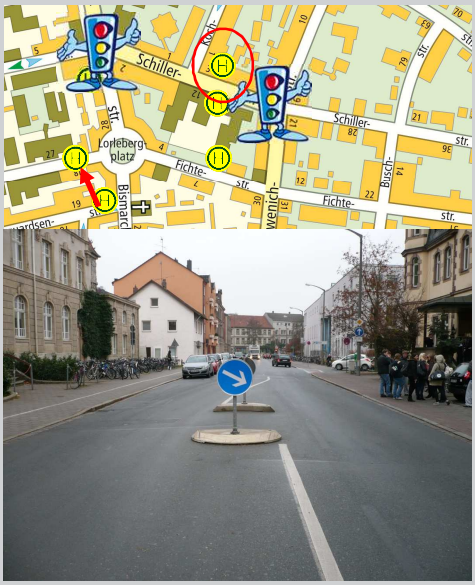
BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## Maßnahmen - geplant

Verbreiterung der Mittelinsel vor dem Marie-Therese-Gymnasium

neue stadtauswärtige Haltestelle in der Schillerstraße Nord

Klare Führung der Radfahrer

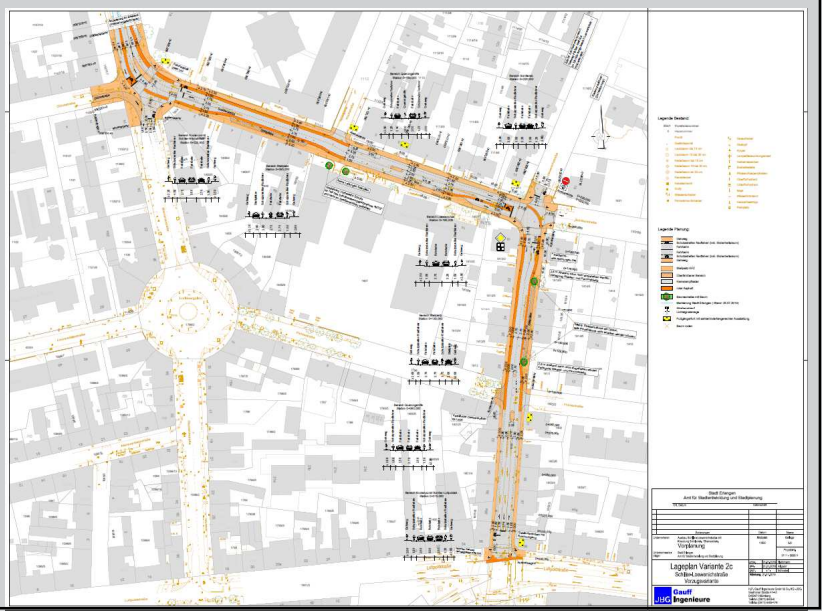



Bürgerinformationsabend 01.12.2011

21

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## 4. Vorstellung der Planung



BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

4.1 Richtlinien
4.2 Sicherheit von Radverkehrsführungen
4.3 Planungsziele

4.4 Loewenichstraße
4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße
4.6 Schillerstraße

4.7 Zeitlicher Projektablauf

24

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## 4.1 Richtlinien

### BayStrWG

**Bayerisches Straßen- und Wegegesetz**

§

**Art. 9 (2)**
Beim Bau und der Unterhaltung der Straßen sind die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten.

**Art. 10 (1)**
Die Straßenbaubehörde trägt die Verantwortung dafür, daß die öffentlich-rechtlichen Vorschriften und die allgemein anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

§

25

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.1 Richtlinien

## RASt 06

### Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

**Anerkannte Regeln der Technik: RASt 06**

Vertiefende Richtlinien: **ERA, EAR, EAÖ, EFA, …**

Herausgegeben von FGSV – **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen**
(erarbeitet deutschlandweit von Verkehrsfachleuten, Verwaltungen, Universitäten; berücksichtigt gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse u. Ergebnisse d. Unfallforschung; abgestimmt mit Ministerien d. Bundes u. d. Länder)

**= Planungsrichtlinie für Straßenneubau**

- Gilt für neu zu bauende Straße, bestehende Straßen unter „Bestandsschutz“
- Enthält **Planungsmaße** für Abmessungen von neuen Verkehrsanlagen

26

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.1 Richtlinien

## VwV-StVO

### Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung

„Die […] erlassene VwV-StVO enthält vor allem Anweisungen an die Verkehrsbehörde, wann, wie und wo Verkehrszeichen anzuordnen sind […].“
**= Rechtsverordnung ; keine Planungsrichtlinie!**

- Regelt den öffentlichen Verkehr → gilt mit Inkrafttreten sofort für neue und für bestehende Straßen
- Enthält vereinzelt Maßangaben (z.B. für Anordnung von benutzungspflichtigem Radweg, gem. Geh-/Radweg)
  = **Mindest-Vertretbarkeitsmaße**, bei denen Anordnung (v.a. für bestehende Straße) noch vertretbar ist

- VwV-StVO zu §2, Abs.4 Satz 2, 5. „Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die […] **ERA der […] (FGSV)** in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen.“

27

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.1 Richtlinien

## Fazit

Beim **Straßenneubau müssen die RASt / ERA** angewendet werden (Planungsmaße).
Die Regelungen der **StVO** werden dabei **eingehalten** oder übertroffen (Mindest-Vertretbarkeitsmaß).

28

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.2 Sicherheit von Radverkehrsführungen

Folien 30, 32, 36-38 mit freundlicher Genehmigung von:

**Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz**
**Planungsgemeinschaft Verkehr**
**PGV-Alrutz**

Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Folien 34-35 mit freundlicher Genehmigung von:

**Achim Kapp**
Dipl. Ing.

Leiter des Amtes für Straßenbau und Verkehr
Tel.: 02271 / 83-4666
Fax: 02271 / 83-2329

Rhein-Erft-Kreis
Der Landrat
Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim

Folie 39, Quelle:
http://www.adfc.de/goldeneregeln/seite-1-verkehrssicherheit-fuer-radfahrer - Download Vortrag „Sicher Rad fahren“; S. 19; 04.01.2016.

29

## Verkehrssicherheit des Radverkehrs

### Ergebnisse eines Forschungsprojektes der BASt

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## BASt – Forschungsbericht

**(Bundesanstalt für Straßenwesen)**

umfangreiche Studie der BASt „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern“, 2009:

- auf ca. 100 repräsentativen Straßenabschnitten fast 39.000 Radfahrer beobachtet, Gesamtlänge 124 km
- in mehreren verschiedenen deutschen Städten
- ca. 1.000 Verfolgungsfahrten zur Feststellung von Regelübertretungen und Gefahrensituationen
- Vor-Ort- und Telefoninterviews lieferten weitere Erkenntnisse über die Einstellung, Regelkunde und –akzeptanz von Radfahrern
- verschiedene Typen von Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die Sicherheit untersucht

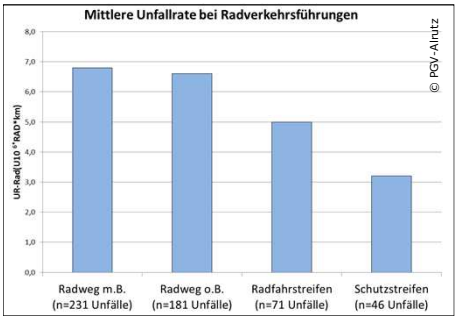
31

## Sichere Führung für den Radverkehr

### Unfallgeschehen

BASt V 184

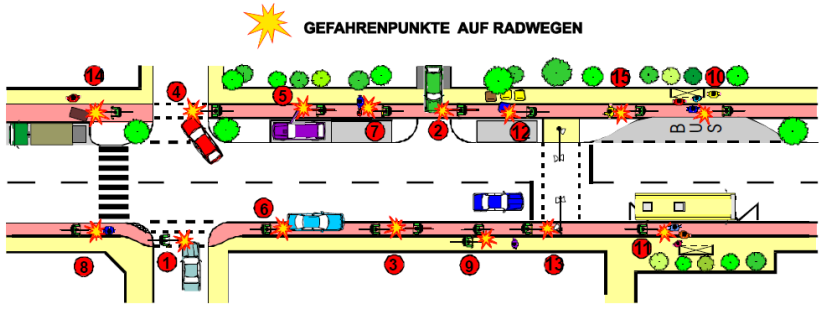
- Kein Unterschied zwischen Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht.
- Markierte Radverkehrs-führungen haben im Mittel ein höheres Sicherheitsniveau als bauliche Radwege.




**→ Gründe: Besserer Sichtkontakt und weniger links fahrender Radverkehr.**



## Typische Konflikte bei der Führung auf innerörtlichen Radwegen




**KONFLIKTE IM LÄNGSVERKEHR**
1. Versperren der Radfahrerfurt
2. Konflikte an Grundstückszufahrten
3. Konflikte mit Geisterradfahrern
4. Totwinkelunfälle

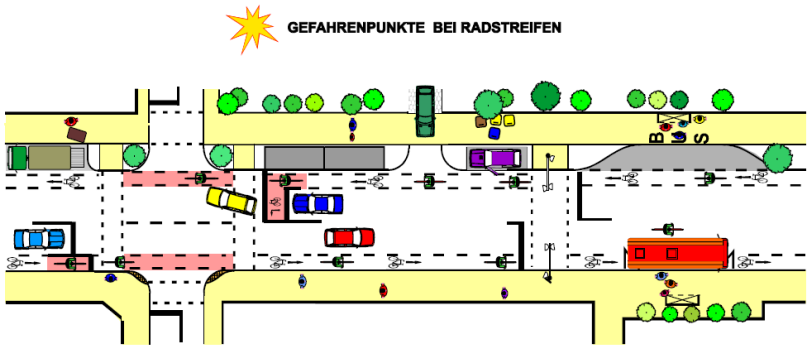
**KONFLIKTE MIT RUHENDEM (KFZ) - VERKEHR**
5. Plötzlich geöffnete Autotür
6. Zuparken des Radweges

**KONFLIKTE MIT DEM FUSSVERKEHR**
7. Fußgänger auf dem Radweg
8. Querende Fußgänger
9. Fehlende Überholmöglichkeit

**KONFLIKTE AN BUSHALTESTELLEN**
10. Konflikte mit wartenden Fahrgästen
11. Konflikte mit aussteigenden Fahrgästen

**HINDERNISSE AUF DEM RADWEG**
12. Mülleimer, Geschäftsauslagen
13. Poller, Leuchten-, Schild-, Signalmast
14. Konflikte beim Be- und Entladen

## Typische Konflikte bei der Führung auf Radstreifen (Schutzstreifen oder Radfahrstreifen)




- KONFLIKTE IM LÄNGSVERKEHR
- KONFLIKTE MIT RUHENDEM (KFZ) - VERKEHR
- KONFLIKTE MIT DEM FUSSVERKEHR
- KONFLIKTE AN BUSHALTESTELLEN
- HINDERNISSE AUF DEM RADWEG
- SONSTIGE KONFLIKTE



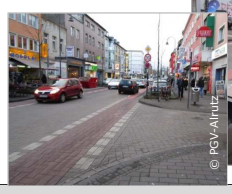
## Sichere Führung für den Radverkehr

### Praxisbeispiel: Radweg ohne Benutzungspflicht

- BASt V 184
- 2% des Radverkehrs fuhren auf der Fahrbahn
- Hohe Unfallbelastung des Radweges.

**→ Objektive Sicherheit (Unfälle) und subjektives Sicherheitsgefühl stimmen nicht überein.**

- Zwischenzeitlich Rückbau des Radweges
- Anlage von Schutzstreifen
- Gute Akzeptanz
- Tendenz Unfallabnahme



BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.2 Sicherheit von Radverkehrsführungen

**Radfahrstreifen**

- Auch auf mehrstreifigen Straßen einsetzbar
- Flächenreserven nutzen

PGV



BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.2 Sicherheit von Radverkehrsführungen

PGV

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.2 Sicherheit von Radverkehrsführungen

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Risiken auf Radwegen

**Autofahrer, die nach rechts abbiegen, können die Radfahrer nicht rechtzeitig sehen.**

| 19 |

adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

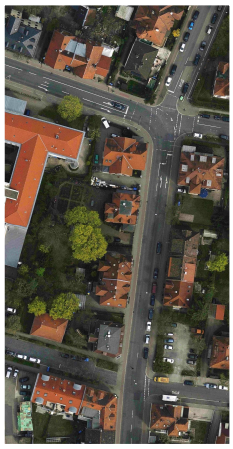
39

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.3 Planungsziele

## Vorschläge Bürger/Ämter:

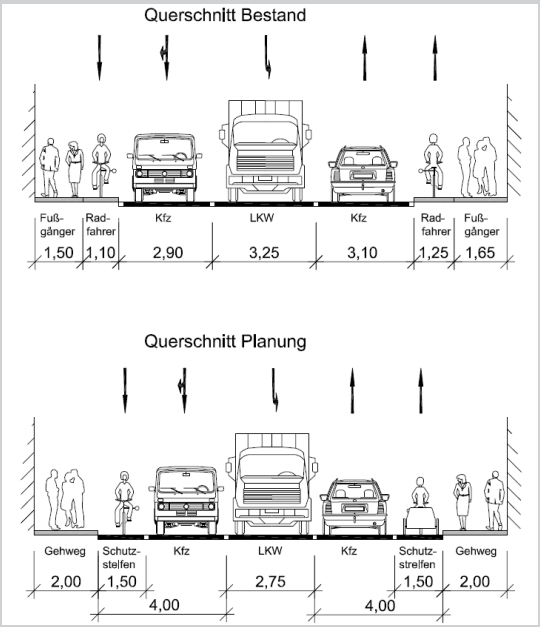
- Weiterhin Anbieten von Radverkehrsanlagen
- Erhalt von Parkplätzen
- Sichere Fahrbahnquerung vor dem MTG und bei Fichtestraße
- Verbreiterung der Gehwegflächen
- Gewährleistung der Schulwegsicherheit
- Barrierefreiheit: behindertengerechte Ausstattung der Querungsstellen/ Kreuzungen/ Bushaltestellen
- keine Verkehrsbehinderung durch haltende Busse



40

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.4 Loewenichstraße

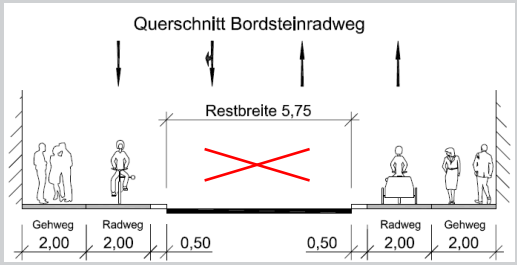



Planungen mit AG Rad u. ADFC abgestimmt u. befürwortet



BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.4 Loewenichstraße

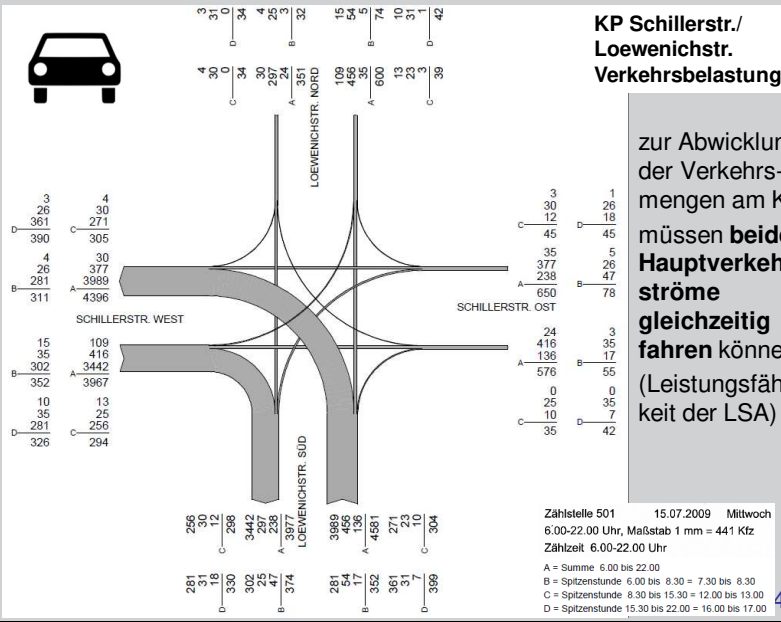



Fahrbahn zu schmal

Wegfall sämtlicher Abbiegespuren, Querungshilfen und aller Parkstände !!!

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße



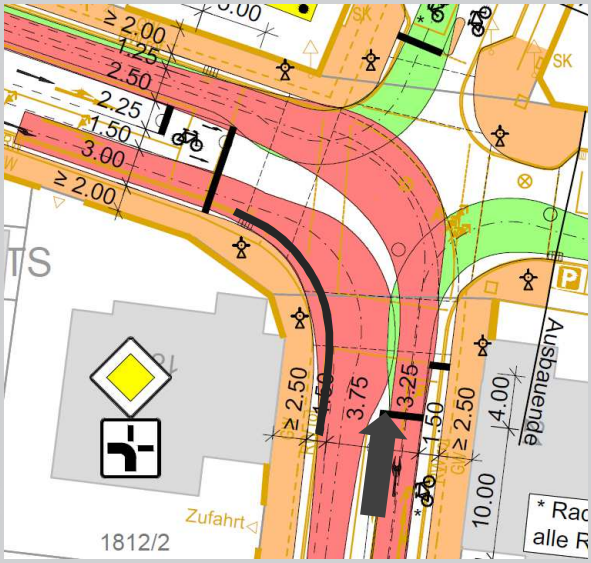

**KP Schillerstr./ Loewenichstr. Verkehrsbelastung**

zur Abwicklung der Verkehrsmengen am KP müssen **beide Hauptverkehrsströme gleichzeitig fahren** können (Leistungsfähigkeit der LSA)

45

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

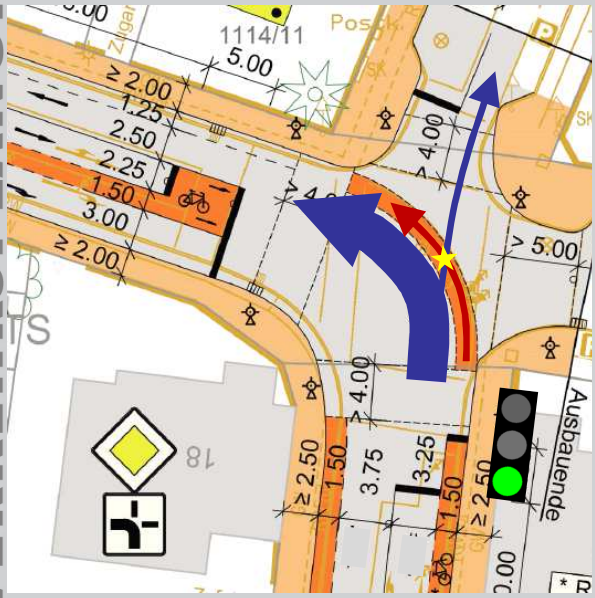



- Abbiegen von Lkw/ Bussen im KP von West nach Süd muss gefahrlos möglich sein (Hauptverkehrsstraße)
- Derzeit: Lkw/ Busse fahren über Radweg und/oder in Gegenverkehr
- **→ mehr Fläche zum Abbiegen von großen Kfz**
- **→ nur 2 Fahrstreifen in Loewenichstr. möglich,** Wegfall Abbiegespur

46

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

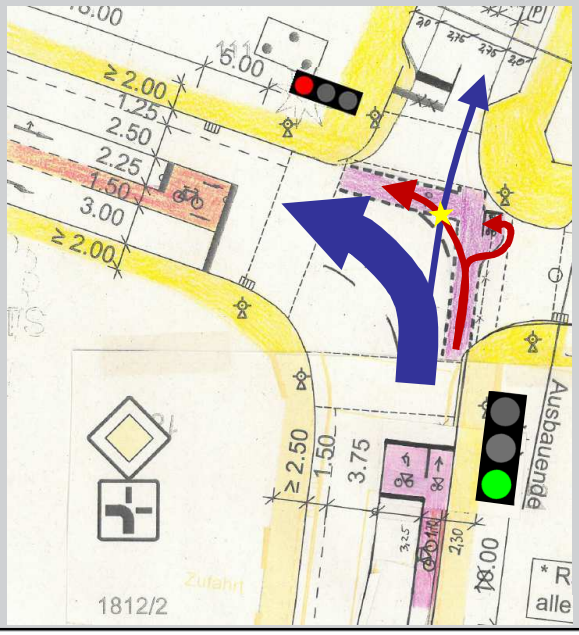



- Radfahrer folgt Radfurt in Hauptrichtung
- Kfz hat „Grün“ und fährt geradeaus
- Beide rechnen mit ihrer Vorfahrt
- Vorfahrtsregelung unklar
  = **hohe Unfallgefahr**
- **→ Ausschluss der Lösung wegen mangelnder Verkehrs-sicherheit**

47

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

## 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

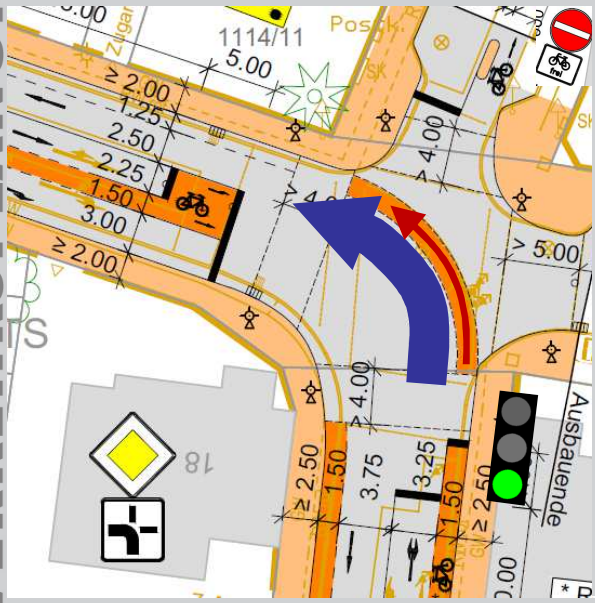



- lange „Grünzeit“ für Kfz-Hauptrichtung
  = lange „Rotzeit“ für Radverkehr in Hauptrichtung
- wenige Kfz fahren geradeaus
  → Radfahrer kann Grund für lange Wartezeit nicht erkennen
- → hohe Anzahl von Rotlichtverstößen zu erwarten
  = **hohe Unfallgefahr**
- **→ Ausschluss der Lösung wegen mangelnder Verkehrs-sicherheit**

48

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße



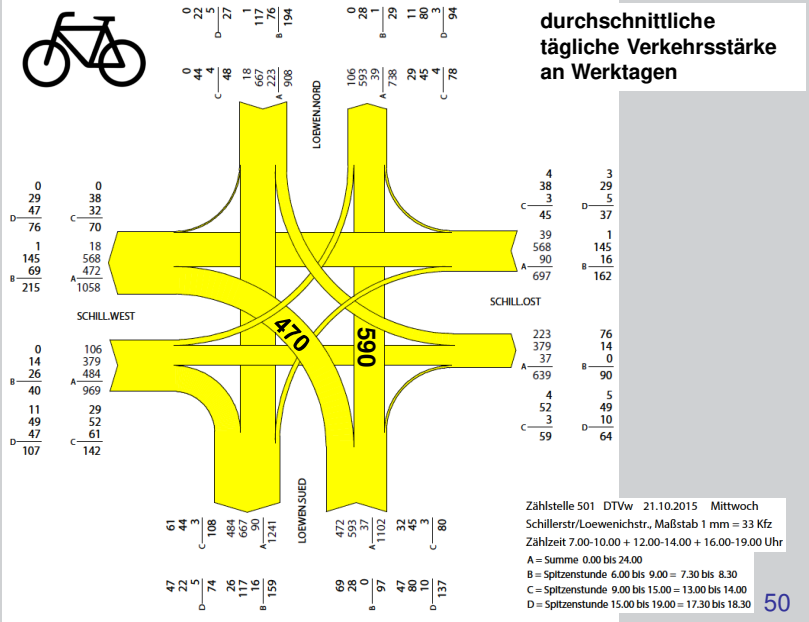

- Ausschluss des Kfz-Geradeaus-verkehrs (S→N)
- kein Konflikt zwischen Verkehrsströmen mehr
- eindeutige Vorfahrtsregelung = **hohe Verkehrs-sicherheit**
- **→ einzig sichere Lösung**

(Variante A)

49

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße




**durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen**

Zählstelle 501 DTVw 21.10.2015 Mittwoch
Schillerstr/Loewenichstr., Maßstab 1 mm = 33 Kfz
Zählzeit 7.00-10.00 + 12.00-14.00 + 16.00-19.00 Uhr
A = Summe 0.00 bis 24.00
B = Spitzenstunde 6.00 bis 9.00 = 7.30 bis 8.30
C = Spitzenstunde 9.00 bis 15.00 = 13.00 bis 14.00
D = Spitzenstunde 15.00 bis 19.00 = 17.30 bis 18.30

50

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

**6.3 Knotenpunkte**

**6.3.1 Allgemeines**

Knotenpunkte müssen

- aus allen Knotenpunktzufahrten rechtzeitig erkennbar sein,
- begreifbar sein, und für alle Verkehrsteilnehmer die Bevorrechtigung, mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten zu verdeutlichen,
- so übersichtlich sein, dass zumindest alle Wartepflichtigen bei der Annäherung an einen Gefahrenpunkt die bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer rechtzeitig sehen können,
- gut und sicher befahrbar bzw. begehbar sein.

Quelle: RASt 06, S. 109

51

BAUREFERAT STADT ERLANGEN VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

## Umfrage beim Deutschen Städtetag – Fachkommission Verkehrsplanung

- Abfrage bei 53 deutschen Städten, ob ähnliche Kreuzungen vorhanden sind und welche Lösungen gefunden wurden
- 14 Rückmeldungen
- → **keine praktikable Alternativlösung gefunden**
- → „Stadt Erlangen soll bei ihrer Lösung bleiben, da sichere Lösung“

52

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

Gutachten zur Überprüfung der Planung beauftragt
bei renommiertem Ingenieurbüro PGV

**Stadt Erlangen**

Gutachterlicher Stellungnahme zur Vorplanung Hauptverkehrsstraßenzug Schiller- und Loewenichstraße

Unter dem – in dieser Planung bedeutsamsten – **Aspekt der Konfliktvermeidung** zwischen Kfz- und Radverkehr ist hingegen die ursprüngliche **Variante A** mit ausschließlich Radverkehr zwischen Süd und Nord **die bestmögliche Lösung** (Loewenichstraße für Kfz Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden). Diese **Sicherheitsmaximierung ist mit den Folgen geringfügig gesteigerten Kfz-Verkehrs in Koch- und Max-Busch-Straße abzuwägen**. Dazu liegen dem

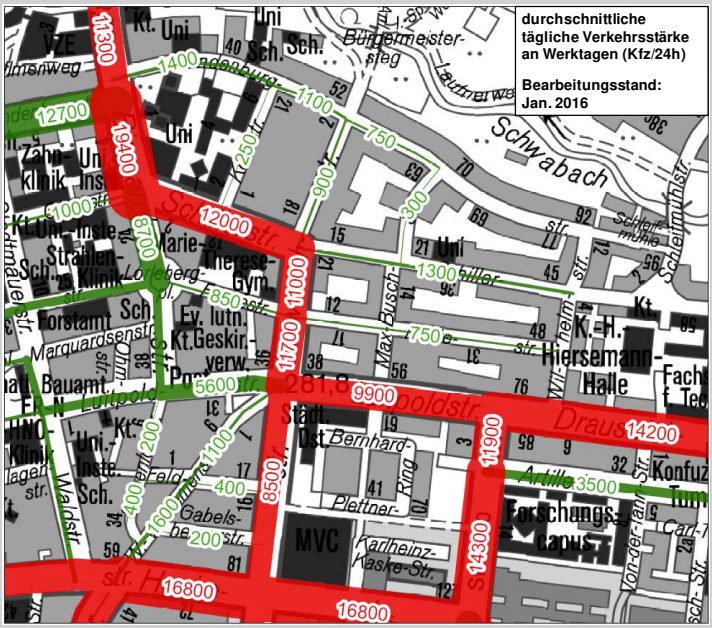
Dem örtlichen Eindruck zur Zeit der Ortsbesichtigung nach scheinen diese geringfügige Mehrbelastungen in diesen Straßen vertretbar zu sein. Insofern ist die ursprüngliche Planung mit einer Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Süden in der Loewenichstraße Nord, **die Variante A, die Planung, die die deutlichsten Vorzüge aufzuweisen hat, ohne gravierende Nachteile zu haben**.

PGV

53

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße




54

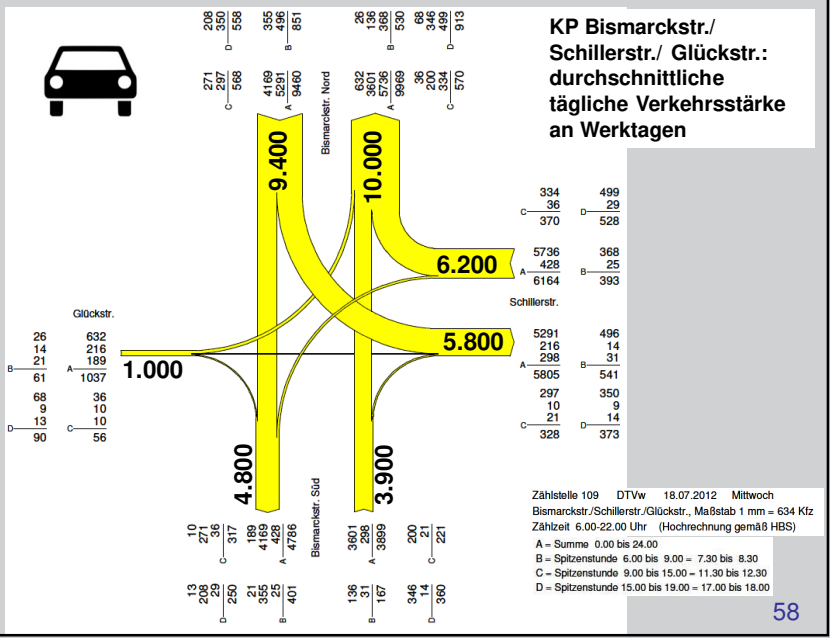
BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.5 KP Schiller-/Loewenichstraße

55

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.6 Schillerstraße



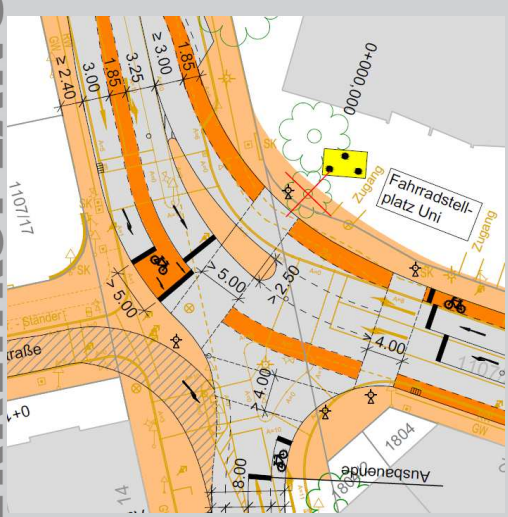

**KP Bismarckstr./ Schillerstr./ Glückstr.: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen**

Zählstelle 109 DTVw 18.07.2012 Mittwoch
Bismarckstr./Schillerstr./Glückstr., Maßstab 1 mm = 634 Kfz
Zählzeit 6.00-22.00 Uhr (Hochrechnung gemäß HBS)
A = Summe 0.00 bis 24.00
B = Spitzenstunde 6.00 bis 9.00 = 7.30 bis 8.30
C = Spitzenstunde 9.00 bis 15.00 = 11.30 bis 12.30
D = Spitzenstunde 15.00 bis 19.00 = 17.00 bis 18.00

58

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.6 Schillerstraße




- Lenkung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen-netz ohne Abbiegevorgang; vorfahrtsberechtigt
- Weiterhin Vollanschluss der südl. Bismarckstraße: alle bisherigen Fahrbeziehungen möglich; Rechts- und Linksabbiegespur in HVS; weiterhin Linienbus-Hauptachse
- Anschluss der Glück-straße an LSA nicht möglich (Leistungs-fähigkeit, Fahrgeometrie)
- erheblicher Durchgangs-verkehr in Glückstraße wird reduziert

59

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.6 Schillerstraße

**Universitätsklinikum Erlangen**

Ärztliche Direktion

Stadt Erlangen
Oberbürgermeister
Herrn Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

n:/ Klinikumsvorstand Universitätsklinikum Erlangen
Herrn Maussner, Amtsleiter Staatl. Bauamt Erlangen- Nürnberg

04. August 2015

**Stadt Erlangen**
**Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schiller- und Loewenichstraße mit Einmündung Glückstraße**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

wir haben die Ergebnisse unserer Besprechung vom 29. Juli 2015 dem Präsidenten der FAU, Herrn Prof. Dr. Hornegger, mitgeteilt und dürfen Ihnen zuständigkeitshalber einen Abdruck des Schreibens zusenden.

Wir bedanken uns namens Prof. Iro für das informative und konstruktive Gespräch mit Ihnen und Herrn Dr. Korda.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. R. Eckstein
2. Stellv. Ärztlicher Direktor

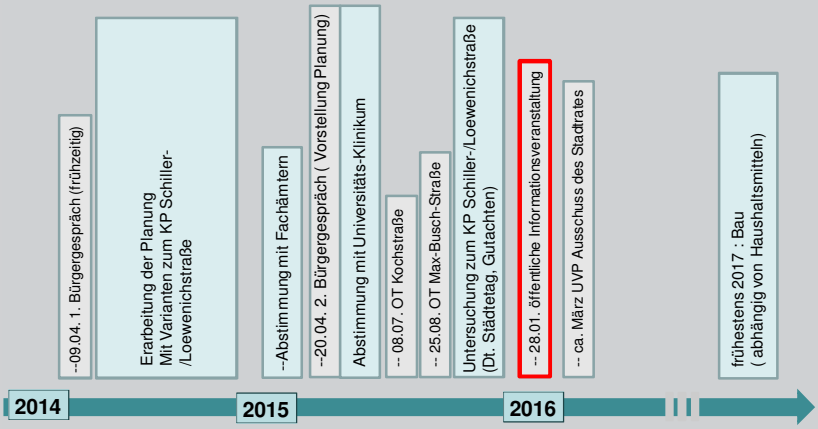
Dipl.- Ing. R. Schuffenhauer
Baukoordination

- Abstimmung mit Universitäts-Klinikum (UK) im Juli 2015
- UK widerspricht neuer Einmündung Glückstraße nicht
- Voraussetzung: Wendemöglichkeit am Lorlebergplatz

60

BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# 4.7 Zeitlicher Projektablauf






BAUREFERAT STADT ERLANGEN
VERKEHRSPLANUNG

# Vielen Dank für Ihr Interesse

Stadt Erlangen
Referat für Planen und Bauen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung

28.01.2016