

# Niederschrift

(BWA/003/2018)

## **über die 3. Sitzung des Bauausschusses / Werkausschusses Entwässerungsbetrieb am Dienstag, dem 06.03.2018, 16:00 - 17:50 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

Die Vorsitzende eröffnet um 16:00 Uhr die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung der Mitglieder und die Beschlussfähigkeit fest.

Der Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

### Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

### Öffentliche Tagesordnung - 16:40 Uhr

- |       |  |                               |
|-------|--|-------------------------------|
| 9.    | Mitteilungen zur Kenntnis  |                               |
|       | <b>-Protokollvermerk-</b>  |                               |
| 9.1.  | Strategisches Management - Beschlusscontrolling<br>Beschlussüberwachungsliste, IV. Quartal 2017 (Stand 31.12.2017)   | 24/038/2018<br>Kenntnisnahme  |
| 9.2.  | Umsetzung des Kommunalinvestitionsprogramms Schulinfrastruktur<br>KIP-S bei der Stadt Erlangen   | 242/249/2018<br>Kenntnisnahme |
| 9.3.  | Zustandserfassung verkehrswichtiger Straßen 2017 - Ergebnis<br>Rückblick, Ausblick   | 66/232/2018<br>Kenntnisnahme  |
|       | <b>-Protokollvermerk-</b>  |                               |
| 9.4.  | Neubau einer Erschließungsstraße zur 4-fach-Schulsporthalle,<br>Kletter- und Familienzentrum, Multifunktionsfläche und Parkplatz an<br>der Hartmannstraße;<br>hier: abschließende Vorplanung Erschließungsstraße | 613/163/2018<br>Kenntnisnahme |
| 9.5.  | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge   | VI/136/2018<br>Kenntnisnahme  |
| 10.   | Bauaufsichtsamt - Bauvoranfrage negativ  |                               |
| 10.1. | Errichtung eines Anbaus;<br>Borsigstraße 2b; Fl.-Nr. 731/10;<br>Az.: 2017-848-VO   | 63/195/2017/1<br>Beschluss    |
|       | <b>-Protokollvermerk-</b>  |                               |
| 11.   | Umbau der Fahrradabstellanlage am Rathaus Ostseite und<br>Aufstellung von Fahrradboxen   | 242/243/2018<br>Beschluss     |

- |     |   |                           |
|-----|---|---------------------------|
| 12. | Gewährleistung von Barrierefreiheit im Oberen Foyer des Theaters<br>Erlangen, Fraktionsantrag 007/2018 der SPD  | 242/248/2018<br>Beschluss |
| 13. | Michael-Poeschke-Schule; Einrichtung einer Partnerklasse und<br>Schaffung des<br>2. Fluchtweges aus dem Untergeschoß der Turnhalle,<br>Beschluss gemäß DA- Bau 5.5.3 Entwurfsplanung<br><b>Vorbehaltlich der Begutachtung des Antrags im<br/>Bildungsausschuss</b><br><b>-Protokollvermerk-</b> | 242/250/2018<br>Beschluss |
| 14. | Neubau Familienzentrum im Röthelheimpark, Hartmannstraße<br>(BBGZ), Durchführung eines VgV-Verfahrens zur Vergabe der<br>Architektenleistung  | 242/251/2018<br>Beschluss |
| 15. | Straßenerhaltung - Bedarfsplan Fahrbahndeckenerneuerung;<br>hier: Beschluss Deckenerneuerungsprogramm 2018 gemäß DA Bau   | 66/231/2018<br>Beschluss  |
| 16. | Brücken- und Bauwerkssanierung 2018;<br>hier: Membacher Steg über dem MD-Kanal BW 1.02  | 66/234/2018<br>Beschluss  |
| 17. | Neubau einer Bike & Ride-Anlage am S-Bahn-Halt Erlangen-Bruck<br>(Westseite)<br>DA Bau-Beschluss Entwurfsplanung Straßenbau   | 66/236/2018<br>Beschluss  |
| 18. | Anfragen<br><b>-Protokollvermerk-</b>   |                           |

## TOP 9

### Mitteilungen zur Kenntnis

#### Protokollvermerk:

Herr Weber berichtet, dass die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Am Europakanal/Dorfstraße repariert wurde und nun wieder funktioniert.

#### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

## TOP 9.1

24/038/2018

### Strategisches Management - Beschlusscontrolling Beschlussüberwachungsliste, IV. Quartal 2017 (Stand 31.12.2017)

#### Sachbericht:

Siehe Anlage

#### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

## TOP 9.2

242/249/2018

### Umsetzung des Kommunalinvestitionsprogramms Schulinfrastruktur KIP-S bei der Stadt Erlangen

#### Sachbericht:

Zur Stärkung der Investitionstätigkeit finanzschwacher Gemeinden hat der Bund das Kommunalinvestitionsfördergesetz (KInvFG) geändert und ein Sondervermögen von weiteren 3,5 Mrd. EUR zur Verbesserung der Schulinfrastruktur zur Verfügung gestellt.

Die Regierung von Mittelfranken hatte mit Schreiben vom 09.01.2018 über das Programm und die Bewerbungsmodalitäten informiert. Demnach entfällt auf Mittelfranken eine Fördersumme von insgesamt 28,9 Mio. EUR. Der sog. regionale Orientierungsrahmen liegt davon abgeleitet für Erlangen bei 2,243 Mio. EUR. Die Bewerbungsfrist endet am 27.04.2018, sämtliche Maßnahmen müssen bis 31.12.2022 vollständig fertiggestellt sein.

Die Verwaltung beschäftigt sich bereits seit der Ankündigung des Fördertopfes im 4. Quartal 2017 mit dem Thema und wird sich primär mit Maßnahmen zur Förderung im Programm KIP-S bewerben, für die eine Förderung bisher ausgeschlossen war.

Die bereits mit der Regierung vorabgestimmten Maßnahmen sind:

<i>Schule</i>	<i>Maßnahme</i>	<i>vorläufig geschätzter Kostenrahmen</i>
Werner-von-Siemens Realschule	Sanierung Lehrküche	150.000 EUR
	WC-Sanierung 2.BA	350.000 EUR
Realschule am Europakanal	Sanierung Lehrküche	150.000 EUR
	Sanierung PC-Raum	120.000 EUR
Mönauschule	WC-Sanierung	600.000 EUR
Schule Dechsendorf	WC-Sanierung	150.000 EUR
	Datenverkabelung	250.000 EUR
Eichendorffschule	WC-Sanierung	160.000 EUR
Schule Frauenaarach	Datenverkabelung	250.000 EUR
Heinrich-Kirchner-Schule	Datenverkabelung	250.000 EUR

Der Gesamtkostenrahmen der Baumittel liegt damit bei 2.430.000 EUR zzgl. Planungskosten, die als Pauschale ebenfalls förderfähig sind. Eine Beauftragung externer Architekten und Fachplaner erscheint in einigen Fällen aufgrund knapper Personalkapazitäten unausweichlich. Insgesamt rechnet die Verwaltung bei einer angenommenen realen Förderquote von durchschnittlich 80% mit ca. 1,944 Mio. EUR Fördermitteln aus Bautätigkeit zzgl. der Förderung externer Architekten und Fachplaner.

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 9.3**

**66/232/2018**

**Zustandserfassung verkehrswichtiger Straßen 2017 - Ergebnis Rückblick, Ausblick**

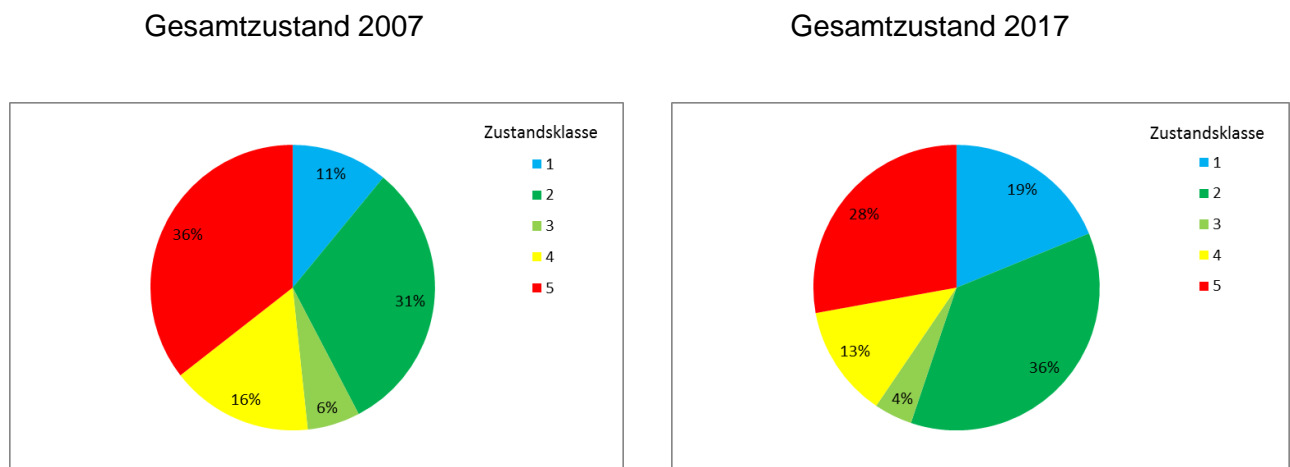
#### **Sachbericht:**

Bereits im Jahre 2007 wurde der Zustand der öffentlichen Straßen im Stadtgebiet von Erlangen erstmals erfasst. Seitdem wurde im Jahre 2011 und 2017 eine erneute messtechnische Straßenzustandserfassung der Hauptverkehrsstraßen durchgeführt. Um eine sinnvolle Auswertung von Zustandsdaten erzielen zu können, sollte der Zustand alle 5 Jahre überprüft werden.

Aufgrund fehlender finanzieller Mittel und personeller Kapazitäten wurde auf die Erfassung der anderen Straßen seitdem verzichtet. Die Zustandserfassung aus dem Jahre 2011 kann nicht als Vergleichsmaßstab herangezogen werden, da sie mit diversen Mängeln behaftet ist.

Bei der messtechnischen Zustandserfassung werden verschiedene Parameter während der Befahrung mit einem Messfahrzeug erfasst. Es handelt sich um Längs- und Querebenenheitsdaten (Unebenheitsmaß, Spurrinnen- und fiktive Wassertiefe) sowie den Substanzmerkmalen, Risse, Flickstellen, Ausbrüche. Diese Parameter werden unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorschriften entsprechend gewertet und ergeben einen Gesamtzustand, der in den folgenden beiden Diagrammen dargestellt ist.

#### Verkehrswichtige Straßen (ca. 100 km)



Bewertungsnormierung: siehe Anlage 1

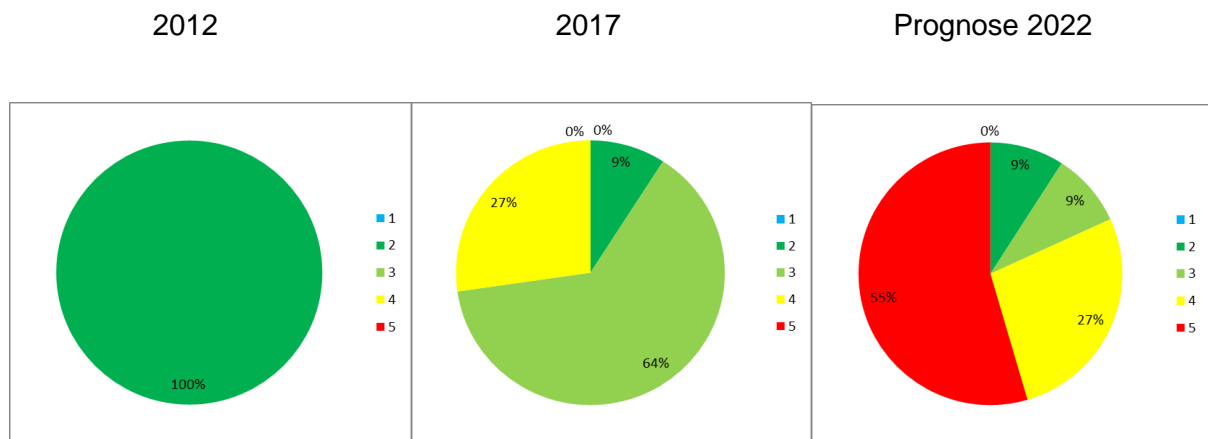
Aus den beiden Diagrammen ist ersichtlich, dass der Straßenzustand in den vergangenen 10 Jahren aufgrund entsprechender Unterhaltsmaßnahmen auf leicht steigendem Niveau gehalten werden konnte. Beim Vergleich der beiden Zustandsbewertungen ist zu beachten, dass in der Erfassung 2017 im Gegensatz zu 2007 im großen Umfang Fahrbahndeckenerneuerungen (Anteil 24%) enthalten sind. Diese Fahrbahndeckenerneuerungen weisen aber – wie nachfolgend dargelegt – nur eine kurzfristige Verbesserung mit geringer Nachhaltigkeit auf.

Bei den verkehrswichtigen Straßen handelt es sich um insgesamt um eine Fläche von etwas mehr als 900.000 qm, von denen seit 2007 rd. 220.000 qm in Form von Fahrbahndeckenerneuerungsmaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ca. 5,6 Mio. Euro saniert wurden. Dies entspricht etwa 24 % der Gesamtfläche.

Es ist somit feststellbar, dass der momentan aus finanziellen Gründen und zur Wahrung der Belange der Verkehrssicherheit praktizierte Erhaltungsaufwand zwar ausreicht, um den weiteren Substanzverfall der verkehrswichtigen Straßeninfrastruktur zu stoppen, aber nicht ausreichend ist, um die Substanz nachhaltig zu verbessern. Dies zeigt sich darin, dass trotz der Maßnahmen noch immer über 40 % der verkehrswichtigen Straßen in einem kritischen Zustand sind.

Im Folgenden wurde zudem untersucht, wie sich die in den vergangenen Jahren durchgeführten Fahrbahndeckenerneuerungsmaßnahmen entwickelt haben. Zu diesem Zweck wurde der Zustand der im Jahre 2012 durchgeführten Fahrbahndeckenerneuerungen mit dem Zustand 2017 (Zeitraum 5 Jahre) verglichen, um aus dem Ergebnis Rückschlüsse auf die zukünftige Entwicklung ziehen zu können.

Aus den nachfolgenden Diagrammen wird deutlich, dass die Fahrbahndeckenerneuerungen häufig schon nach 5 Jahren bereits wieder einen kritischen Zustand (Note 4) erreichen. Eine Prognose zeigt, dass über 50 % der Maßnahmen nach 10 Jahren bereits wieder die Zustandsnote 5 und weitere 27 % die Note 4 als kritischen Zustand erreichen werden.



Ergänzend wurde an jeweils vier positiven und negativen Maßnahmen untersucht, unter welchen Voraussetzungen Fahrbahndeckenerneuerungen sinnvoll und nachhaltig sind oder ausschließlich der kurzfristigen und kurzzeitigen Gewährleistung der Verkehrssicherheit dienen. Als positive Beispiele wurden folgende Straßenzüge herangezogen:

Straßen mit regelkonformem bzw. verstärktem Aufbau:

**Am Europakanal**

FBDE 2010	2017	2022
1,5	2,1	2,53

**Felix-Klein-Straße**

FBDE 2011	2017	2022
1,5	2,52	3,37

**Sylvaniastraße**

FBDE 2011	2017	2022
1,5	1,9	2,23

**Weinstraße**

FBDE 2014	2017	2022
1,5	1,6	1,77

Als negative Beispiele wurden folgende Straßenzüge herangezogen:

Straßen mit minderem Aufbau:

### **Äußere Tennenloher Straße**

FBDE 2016	2017	2022
1,5	2,5	5,00

### **Dorfstraße**

FBDE 2013	2017	2022
1,5	3	4,88

### **Herzogenauracher Straße**

FBDE 2012	2017	2022
1,5	3,68	5,00

### **Koldestraße**

FBDE 2012	2017	2022
1,5	3	4,50

Als Ergebnis hieraus ist festzuhalten, dass Fahrbahndeckenerneuerungen nur dann für eine wirtschaftliche Nachhaltigkeit von 10 – 15 Jahren geeignet sind, wenn ein entsprechender Straßenaufbau vorhanden ist, welcher geeignet ist, die Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Ist dies nicht der Fall, muss in der Regel davon ausgegangen werden, dass Fahrbahndeckenerneuerungen lediglich der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit über einen Zeitraum von 5 – 8 Jahren dienen können.

Die Verwaltung wird die vorhandenen Auswertungen und Untersuchungen unter Einbindung der Verkehrsbelastungen, der vorhandenen und erforderlichen Straßenaufbauten, vertiefen und ein Programm zur grundlegenden Erneuerung von verkehrswichtigen Straßen für die nächsten 10 Jahre erstellen.

Auf den beigefügten Bildern sind Straßen mit minderem Aufbau zu sehen, bei denen die Fahrbahndeckenerneuerung aufgrund des Aufbaus nur bedingt nachhaltig sein wird.

### **Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Wening stellt den Antrag, diese Mitteilung zur Kenntnis zum TOP zu erheben.

Hiermit besteht einstimmig Einverständnis.

Die Thematik wird von der Verwaltung kurz erläutert; es findet keine Abstimmung statt.

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

## TOP 9.4

613/163/2018

### **Neubau einer Erschließungsstraße zur 4-fach-Schulsporthalle, Kletter- und Familienzentrum, Multifunktionsfläche und Parkplatz an der Hartmannstraße; hier: abschließende Vorplanung Erschließungsstraße**

#### **Sachbericht:**

##### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Östlich der Hartmannstraße soll eine 4-fach-Schulsporthalle („Bürger-, Begegnungs- und Gesundheitszentrum“ (BBGZ)), ein Kletter- und Familienzentrum, eine Multifunktionsfläche (u.a. als Festplatz) und ein Parkplatz entstehen. Der aktuelle Stand des Masterplans für das gesamte Areal, der die Flächenaufteilung für dieses Gelände vorgibt, liegt zur Information bei (s. Anlage 1).

Für die Erschließung der vorgenannten zukünftigen Nutzungen und für die Genehmigungsfähigkeit der Hochbauten ist die Herstellung einer öffentlichen Erschließungsstraße notwendig. Grundlage der Vorplanung für die Erschließungsstraße ist der vorgenannte derzeitige Stand des Masterplans.

Gegenstand dieser Beschlussfassung ist **ausschließlich die öffentliche Erschließungsstraße**, die im Lageplan (Anlage 2) farblich dargestellt ist. Die übrigen Flächen und Hochbauten auf dem Areal werden hiermit nicht verbindlich festgelegt, sondern dienen nur der Information.

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

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

Die vorgenannte Erschließungsstraße soll gemäß beiliegender Planung (Anlage 2 u. 3) hergestellt werden.

Um alle gewünschten Nutzungen (z.B. Hochbauten, Zirkus, Parkplätze) auf dem Gelände unterbringen zu können, wurde die Fläche für die öffentliche Erschließungsstraße auf das notwendige Minimum reduziert. Die Straße muss dennoch zahlreiche Leitungen für die Ver- und Entsorgung der Hochbauten und Freiflächen aufnehmen, u.a. einen Stauraumkanal des EBE. Es ist daher nicht möglich innerhalb der öffentlichen Erschließungsstraße Baumpflanzungen zu realisieren.

Im weiteren Planungsverlauf zu den Hochbauten und Freiflächen rund um die Erschließungsstraße (BBGZ, Parkplatz, usw.) sollte aus Sicht von EB77 geprüft werden, ob entlang der geplanten Straße auf den angrenzenden Flächen aus Gründen des Stadt- und Straßenbildes und der Stadtökologie eine begleitende Baumreihe vorgesehen werden kann.

Es ist vorgesehen, dass Schul- oder Vereinsbusse von der Hartmannstraße in die Erschließungsstraße einfahren können, um beispielsweise Kinder zum Schulsport oder Besucher und Sportler zu Veranstaltungen im BBGZ zu bringen. Anschließend müssen die Busse über den städtischen Parkplatz wenden und zur Hartmannstraße zurück fahren. Es ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen, Linienbusverkehr über die Erschließungsstraße zu führen.



In der Straße ist daher ein Bereich vorgesehen, wo Busse auf der Fahrbahn halten, ihre Fahrgäste ein- und aussteigen lassen und ggf. auch Parken können. Die Fahrbahn ist dort ausreichend breit, sodass andere Fahrzeuge am haltenden Bus vorbei fahren können. In diesem Bereich ist außerdem ein hoher Bordstein vorgesehen, damit die Fahrgäste sicher, bequem und ohne Stolpergefahr vom haltenden Bus ein- und aussteigen können. Außerdem wird durch den hohen Bordstein das illegale Befahren und Parken auf dem Gehweg und auf der großzügigen Platzfläche zwischen der 4-fach-Schulsporthalle und der Erschließungsstraße unterbunden. Aufgrund des hohen Parkdrucks dort, insbesondere bei Veranstaltungen oder Freibadsaison, ist ansonsten solch regelwidriges Parkverhalten zu erwarten.

Für Feuerwehr, Müllabfuhr und sonstigen Lieferverkehr besteht über eine weiterführende Mischverkehrsfläche die Möglichkeit des Kletterzentrum (DAV - Deutscher Alpenverein) und das Familienzentrum zu erreichen und an einem Wendepunkt zu wenden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach Beschlussfassung der hier vorgelegten Vorplanung sollen die Entwurfs- und Ausführungsplanungen für die Erschließungsstraße und auch für den (Stauraum-) Kanal erarbeitet werden.

### 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 nicht benötigt
- in Höhe von 300.000 € sind im HH 2018 vorhanden auf IvP-Nr. 541.540
- sind nicht vorhanden

#### Ergebnis/Beschluss:

Östlich der Hartmannstraße, etwa auf Höhe der Brüxer Straße, wird gemäß beiliegender Planung (Anlage 2 u. 3) eine neue öffentliche Erschließungsstraße hergestellt.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage 2 u.3) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

#### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

**TOP 9.5**

**VI/136/2018**

**Bearbeitungsstand Fraktionsanträge**

**Sachbericht:**

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des BWA zum 20.02.2018 auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der BWA der zuständige Fachausschuss ist.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 10**

**Bauaufsichtsamt - Bauvoranfrage negativ**

**TOP 10.1**

**63/195/2017/1**

**Errichtung eines Anbaus;  
Borsigstraße 2b; Fl.-Nr. 731/10;  
Az.: 2017-848-VO**

**Sachbericht:**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen ruft das Bauvorhaben hervor?)

Bebauungsplan: 95

Gebietscharakter: Allgemeines Wohngebiet (WA)

Widerspruch zum Bebauungsplan: Überschreitung der Baugrenze

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Das Wohngebäude Borsigstraße 2b liegt im Geltungsbereich des Baulinienplanes Nr. 95. Das bestehende Gebäude wurde mit 2 Vollgeschossen und einem Dachgeschoss errichtet.

Das bestehende Gebäude soll auf der Südseite um 9,50 m erweitert werden. Die Gestaltung des geplanten Anbaus orientiert sich mit Gebäudeform und Dachneigung am Bestandsgebäude. Die Erweiterung erfolgt analog dem Bestandsgebäude mit 2 Vollgeschossen und einem Dachgeschoss. Der Anbau erstreckt sich teilweise auf das südlich angrenzende Flurstück 731/54, dieses Flurstück soll erworben werden und zu einer Einheit mit dem Flurstück 731/10 verschmolzen werden. Der bestehende Doppel-Carport entlang der Borsigstraße mit ca. 6 m Länge ist mit Satteldach ausgebildet. Der Carport soll nach Süden um ca. 3,50 m zum 4-fach-Carport erweitert werden. Das Satteldach soll durch ein Flachdach ersetzt werden.

Mit dem Vorbescheid sollen zwei Fragen geklärt werden.

Frage 1: Wird bei Erweiterung des Carports nach Süden um ca. 3,50 m einer Überschreitung der Baugrenze analog zur Genehmigung des Bestandscarports 2007-28-VG unter Einhaltung der Abstandsflächen zugestimmt?

Eine geringfügige Überschreitung der Baugrenzen durch die Erweiterung des Carports nach Süden kann befürwortet werden, sofern der Carport von der nördlichen Hoffläche aus anzufahren ist. Eine weitere Zufahrt im Süden wird aufgrund mangelnder prägender Bezugspunkte in der näheren Umgebung nicht befürwortet. Zudem ist die Nutzbarkeit als Abstellplatz für 3 PKW wie in den Plänen dargelegt zweifelhaft.

Frage 2: Wird der geplanten Erweiterung des Wohnhauses 2b entsprechend der vorgelegten Planunterlagen zugestimmt unter Voraussetzung der grundbuchrechtlichen Verschmelzung der beiden Grundstücke und der notariellen Aufteilung der Wohnflächen in Wohneigentum?

Der Bebauungsplan setzt vordere und hintere Baugrenzen sowie die zulässige Anzahl der Wohnschichten (Vollgeschosse) fest. Für den Bereich südlich der Äußeren Tennenloher Straße, in dem das Vorhaben liegt, ist keine Anzahl der Wohnschichten und lediglich eine vordere Baugrenze festgesetzt. Das Vorhaben ist deshalb nach § 34 BauGB zu beurteilen, d. h. ob es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.

Die nähere Umgebung ist geprägt von ein- bis zweigeschossiger Wohnbebauung mit Wandhöhen von ca. 5 m bis 6,5 m. Die Grundstücke sind durchgrünt und weisen teilweise einen üppigen Gehölzbestand auf.

Der Anbau fügt sich aufgrund einer Wandhöhe von bis zu 9 m und der Baumasse/Kubatur nicht in die nähere Umgebung ein. Außerdem entspricht das Verhältnis zwischen bebauter und unbebauter Fläche nicht der Prägung der näheren Umgebung.

Das Gebäude Äußere Tennenloher Str. 8 mit der 3-geschossig wirkenden Südfassade wird als Ausreißer angesehen und daher nicht zur Beurteilung herangezogen.

Daher kann das Vorhaben in Bezug auf Wandhöhe und Baumasse nicht befürwortet werden.

Ein Beratungsgespräch mit dem Bauherrn/Planer, Stadtplanung und Bauaufsicht fand am 09.11.2017 statt.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nachbarbeteiligung: liegt nicht vor.

### **Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Thaler stellt den Antrag, diesen Tagesordnungspunkt in die BWA-Sitzung am 10.04.2018 zu vertragen.

In der Diskussion wird die Verwaltung aufgefordert, ein weiteres Gespräch mit dem Bauwerber zu führen

Diesem Antrag wird mit 7 gegen 5 Stimmen entsprochen.

### **Abstimmung:**

vertagt

## **TOP 11**

242/243/2018

### **Umbau der Fahrradabstellanlage am Rathaus Ostseite und Aufstellung von Fahrradboxen**

### **Sachbericht:**

#### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Anzahl und Qualität der Fahrradstellplätze im Bereich des Rathauses soll erhöht werden. Ein abschließbarer Bereich für Dienstfahräder ist vorgesehen.

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

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

Die bestehende Fahrradabstellanlage bietet derzeit Platz für 85 Fahrradständer mit einem Achsabstand von 40cm. Es ist geplant die Abstellanlage so umzubauen, dass künftig 128 Stellplätze in Doppelstock-Parksystemen zur Verfügung stehen. Der Achsabstand dieser standardisierten Fahrradständer beträgt 50cm.

Zudem sollen 12 Fahrradboxen (6x Doppelstock-Boxen) aufgestellt werden.

#### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

##### **Entwurfskonzept**

Die neue Anlage wird höher, um die Doppelstock-Parksysteme unterzubringen und wird, wie der Bestand, als vierteilige Anlage am gleichen Standort errichtet. Um einen besseren Schutz vor Regen zu gewährleisten, wird die neue Stahlkonstruktion ein größeres, teils durchgängiges Metaldach erhalten. Ein Teilbereich wird mittels einer Holzlamellenverkleidung eingehaust und ist durch eine abschließbare Schiebetüre zugänglich. Hier werden 32 Diensträder in fest zugeordneten, nummerierten Stellplätzen untergebracht. Die übrigen 96 Stellplätze sind für die städtischen Mitarbeiter frei zugänglich.

Neben der bestehenden Elektrotankstelle ist außerdem der Platz für 12 anmietbare Fahrradboxen (6x Doppelstockboxen) vorgesehen. Die jeweils unteren Boxen werden mit einem Ladekabel für Elektrofahrräder ausgestattet. Über die Miete sollen auch die Ladekosten mit abgegolten sein. Für die Fahrradboxen fällt ein PKW-Stellplatz weg.

Die Baugenehmigung wurde bereits erteilt.

### Termine

- Ausführungsplanung und Ausschreibung Herbst 2018
- Bau der Fahrradabstellanlage ab Frühjahr 2019
- Errichtung der Fahrradboxen zeitlich unabhängig und erst nach Festlegung eines für die Stadt Erlangen ggf. einheitlichen Systems (Buchungssystem, Schließsystem, Gestaltung)

### Kosten

Das Ergebnis der Kostenberechnung kann zu dem derzeitigen Planungszeitpunkt nur mit einer Genauigkeit von +/- 10% ermittelt werden. Bei berechneten Gesamtkosten in Höhe von 95.000 € wird die Endabrechnungssumme damit voraussichtlich zwischen 104.500 € und 85.500 € liegen. Die Fahrradboxen sind in den Kosten noch nicht enthalten.

## 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	95.000 €	bei IPNr.: Sammel-IVP 541.8411
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### **Haushaltsmittel**

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. Sammel-IVP 541.8411  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

### **Bearbeitungsvermerk des Revisionsamtes**

Die Entwurfsplanungsunterlagen mit ergänzender Kostenermittlung haben dem Revisionsamt gemäß Nr. 5.5.3 DA-Bau vorgelegen und wurden einer kurzen Durchsicht unterzogen. Bemerkungen waren

- nicht veranlasst
- veranlasst (siehe anhängenden Vermerk)

19.02.2018      gez. Grasser

Datum, Unterschrift

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Entwurfsplanung für den Umbau der bestehenden Fahrradabstellanlage am Rathaus (Ostseite) und der Aufstellung von Fahrradboxen wird zugestimmt. Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen.

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 12 gegen 0 Stimmen

## **TOP 12**

**242/248/2018**

### **Gewährleistung von Barrierefreiheit im Oberen Foyer des Theaters Erlangen, Fraktionsantrag 007/2018 der SPD**

### **Sachbericht:**

#### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Barrierefreie Erschließung des Oberen Foyers im Markgrafentheater

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

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

#### **Ist-Situation**

Die uneingeschränkte barrierefreie Zugänglichkeit des Markgrafentheaters ist aktuell nicht möglich. Lediglich der 1. Rang (rechts) ist über einen Aufzug aus dem ehem. Raucherfoyer erreichbar, der jedoch nur mit Unterstützung einer eingewiesenen Person benutzt werden darf.

Folgende Bereiche sind nicht barrierefrei zu erreichen:

- Eingangsfoyer mit Garderobe,
- 1. Rang, links,
- 2. und 3. Rang,
- Oberes Foyer mit Pausentheke.

#### **Mögliche bauliche Lösungsvarianten**

- (1) Neubau eines Personenaufzugs außen an der Südfassade des Theaterhofs mit direktem Zugang zum oberen Foyer

Mit diesem Aufzug wäre die eigentliche Forderung zur Erschließung des oberen Foyers erfüllt. Der bauliche Eingriff beschränkt sich dabei auf wenige Übergangsbereiche außerhalb des Bestands.

Jedoch bleibt der Nutzen stark eingeschränkt, da keine Andienung der sonstigen Bereiche möglich ist. Der Aufzug würde darüber hinaus direkt im oberen Foyer ankommen, was sicher zu Störungen bei laufenden Veranstaltungen führt und hätte auch zur Folge, dass eine Eingangstüre zum ehem. Raucherfoyer entfallen müsste.

(2) Einbau eines Personenaufzugs zwischen Raucherfoyer und Oberes Foyer

Diese Lösung sieht einen Einbau eines Innenaufzugs zwischen Raucher- und oberem Foyer vor. Dieser erschließt ebenso wie bei Variante (1) barrierefrei das obere Foyer, mit den dort genannten Nachteilen, hat aber zusätzlich die Konsequenz, dass an dieser Stelle keine Bewirtung im oberen Foyer mehr stattfinden könnte.

(3) Einbau eines Personenaufzugs im Bereich der Schnittstelle von Raucherfoyer / Eingangsfoyer

Diese Variante würde über das Raucher- das Eingangsfoyer, den 1. Rang, den 2. Rang und das Obere Foyer barrierefrei erschließen, jedoch mit dem Nachteil, dass dafür erhebliche Eingriffe in den baulichen Bestand notwendig wären. Das Erscheinungsbild der betroffenen Bereiche wird unter dieser Baumaßnahme stark gestört. Es ist deshalb zweifelhaft, ob aus Denkmalschutzgründen diese Variante genehmigungsfähig wäre.

(4) Einbau eines Personenaufzugs im Treppenauge der großen Zuschauerhaustreppe mit Zugang vom Theaterplatz

Bei dieser Variante könnten alle Hauptebenen des Zuschauerhauses barrierefrei erschlossen werden. Der Aufzug wäre mit entsprechenden Anpassungsarbeiten im Bereich des Gehwegs über die Nordseite des Theaters vom öffentlichen Verkehrsraum aus zu erreichen. Unter Umständen könnte auch der 3. Rang durch eine Änderung (Einbau der notwendigen Überfahrt für den Aufzug) der Zuluft Zentrale im darüber liegenden Dachgeschoss erschlossen werden. Hierzu wären jedoch größere bauliche Maßnahmen im Bereich der Lüftungszentrale im Dachgeschoss notwendig.

Der Einbau des Aufzugs bedeutet insgesamt einen erheblichen Eingriff in die denkmalgeschützte Substanz und sollte u.E. aufgrund der deutlichen Störung der charakteristischen Gestaltung der 50er-Jahre Architektur nicht weiter verfolgt werden.

(5) VORZUGSVARIANTE

Einbau eines Personenaufzugs im Bereich der Thekenanlage im Eingangsfoyer

Wie bei der vorher erläuterten Variante wäre hier die Anbindung an den öffentlichen Verkehrsraum über die Theaterplatzseite vorgesehen. Da hier im Dachgeschoss ausreichend Platz für eine Aufzugsüberfahrt vorhanden ist, wäre diese Variante die einzige, über die ohne Einschränkung alle Ebenen des Markgrafentheaters Erlangen barrierefrei erreichbar wären.

Zwar wäre für den Aufzugseinbau in jeder Ebene die Geschosdecke zu öffnen, jedoch erscheint dies aufgrund der Lage etwas außerhalb des Blickfelds der Besucher auch vor dem Hintergrund des Einzeldenkmals u.E. vertretbar. Für eine entsprechende Entscheidung wäre noch die untere Denkmalschutzbehörde zu beteiligen.

(6) Personenaufzug an der Schnittstelle zwischen Markgrafentheater und neuer Studiobühne

Eine weitere Erschließungslösung wurde bereits im Zuge der Potentialanalyse (siehe Vorlage Nr. IV/033/2016: Kulturell genutzte Innenstadtgebäude, Auswahl des nächsten Sanierungsobjektes; hier Anlage 2 Exposé „Theater Erlangen der Zukunft“) dem Stadtrat im Juli 2016 zur Kenntnis gegeben. Hier wurde vorgeschlagen, die barrierefreie Erschließung aller Ebenen durch einen neuen Personenaufzug an der Schnittstelle zwischen dem jetzigen Markgrafentheater und der neu zu errichtenden Studiobühne anzuordnen. Dies wäre eine Möglichkeit für die Ergänzung eines Aufzugs, ohne einen größeren baulichen Eingriff in den denkmalgeschützten Bestand.

## Weiteres Vorgehen

Aufgrund des zu erwartenden Investitionsvolumens für die barrierefreie Erschließung des Markgrafentheaters in einer Größenordnung von ca. 200.000 EUR wäre als nächstes ein Bedarfsbeschluss durch das Fachamt herbeizuführen. Auf dieser Basis kann dann eine Projektentwicklung angestoßen und entsprechende Haushaltsmittel angemeldet werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Grundlagenermittlung durch das GME

### 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 nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

### Ergebnis/Beschluss:

Für die barrierefreie Erschließung des Oberen Foyers werden 6 Alternativen aufgezeigt. Es wird die Variante 5 favorisiert.

Der Fraktionsantrag 007/2018 der SPD vom 16.1.18 ist damit bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

**TOP 13**

**242/250/2018**

**Michael-Poeschke-Schule; Einrichtung einer Partnerklasse und Schaffung des  
2. Fluchtweges aus dem Untergeschoß der Turnhalle,  
Beschluss gemäß DA- Bau 5.5.3 Entwurfsplanung**



## Sachbericht:

### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Sitzung des Bildungsausschusses am 04.05.2017 wurde die Einrichtung einer Partnerklasse an der Michael-Poeschke-Schule beschlossen. Eine Überprüfung des Raumprogramms an der MPS ergab seinerzeit, dass im Schulgebäude keine Raumreserven vorhanden sind, die die Aufnahme einer Partnerklasse zulassen. Die defizitäre Raumsituation soll daher durch die Aufstellung einer mobilen Raumeinheit gelöst werden, in welcher zukünftig ein Fachraum eingerichtet wird. Somit ist sichergestellt, dass alle Klassen im Schulhaus untergebracht und von den Partnerklassen zwei nebeneinander liegende Klassenzimmer im Seitengebäude im EG belegt werden können, was ein gemeinsames Arbeiten ermöglicht. Das Raumprogramm für die Partnerklasse sieht weiter einen Sozialraum und einen pädagogischen Nebenraum vor. Diese befinden sich neben den beiden Klassenräumen.

Um die aktuell von außen zugängliche Toilettenanlagen und somit auch die Behindertentoilette barrierefrei zu erschließen, soll dieser Bereich niederschlags- und temperaturunabhängig an das Nebengebäude angebunden werden. Die mobile Raumeinheit soll hierbei ebenfalls mit erschlossen werden. Weiter ist es nötig, das gesamte Gebäude (alle Eingänge an Haupt-, Neben- und Turnhallengebäude) mit behindertengerechten Zugängen auszustatten.

Die Schaffung der Fluchttreppen ist notwendig, um die baurechtlich geforderten Flucht- und Rettungswege aus dem Untergeschoss der Turnhalle sicherzustellen. Die bautechnische Sanierung der Stützmauern dient dem Substanzerhalt und der Wertsicherung der Turnhalle der Michael- Poeschke Grundschule.

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

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

#### Partnerklasse:

Die Partnerklasse mit pädagogischem Nebenraum und Sozialraum wird im bestehenden Seitengebäude eingerichtet.

Die gesamte Schule erhält barrierefreie Eingänge.

Der Zugang zu den WC- Anlagen wird mittels einer Pfosten-Riegelkonstruktion überdacht und beheizt.

Im Schulhof wird eine mobile Raumeinheit für das entfallende Klassenzimmer angemietet und aufgestellt.

#### 2. Fluchtweg Turnhalle Untergeschoß:

Die Fluchttreppenanlage wird aus Betonblockstufen errichtet.

Betonsanierung der Stützwände:

- Entfernung von Fehlstellen und Abplatzungen
- Freilegen der Armierung mit anschließenden Korrosionsschutz
- Reprofilierung

#### Terminschiene (geplant)

- |                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| - Baubeginn:             | Mai `18         |
| - Fertigstellung         | August `18      |
| - Aufnahme des Betriebs: | Schulbeginn `18 |

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Projektleitung: Sachgebiet 242-1/BU

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	470.000€	IPNr.: 211J.573
Sachkosten: von Vorabdot. 24.21BSA	100.000€	Sk:521114/ Kst:929980/Ktr:11170010
Sachkosten: von Vorabdot. 24.21CA2	180.000€	Sk:521112/ Kst:920512/Ktr:11130010
Sachkosten: von Vorabdot. 24.21BUA	45.000€	Sk:521112/ Kst:929980/Ktr:11170010
Sachkosten: auf Vorabdot. 24.21BUA	89.200€	Sk:521112/ Kst:929980/Ktr:11170010
Sachkosten:	50.000€ (p.a.)	Voraussichtliche Miete mobile Raumeinheit und Einrichtungskosten (Grobschätzung) im Budget Amt 40 vorhanden
Personalkosten (brutto):	€	Sk:
Folgekosten	€	Sk:
Korrespondierende Einnahmen	Max.369.000 €	FAG-Förderung (s.u)

Weitere Ressourcen

Der FAG-Antrag für die geplante Inklusionsmaßnahme wurde am 29.01.2018 durch das Schulverwaltungsamt an die Regierung von Mittelfranken gestellt. Zu den Gesamtkosten wurde ein Zuschuss i. H. v. 369.000 € beantragt. Hier bleibt jedoch abzuwarten, welche Kosten tatsächlich von der Regierung als förderfähig im Rahmen der Inklusionsmaßnahme anerkannt werden und mit welcher Fördersumme zu rechnen ist. Eine abschließende Aussage kann entsprechend erst nach Rückmeldung von der Regierung getroffen werden.

#### Kostengliederung:

##### Für die Partnerklasse

KGR 300, Baukonstruktionen	592.000 € (ohne mobile Raumeinheit)
KGR 400, techn. Gebäudeausstattung	91.000 €
<u>KGR 700, Baunebenkosten (Honorare)</u>	<u>112.000 €</u>
Summe:	<b>795.000 €</b>

##### Für den 2. Fluchtweg Untergeschoß Turnhalle:

KGR 300, Baukonstruktionen	76.700€
<u>KGR 700, Baunebenkosten (Honorar)</u>	<u>12.500€</u>
Gesamt	<b>89.200€</b>

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt  
 sind vorhanden  
 sind nicht vorhanden

## **Bearbeitungsvermerk des Revisionsamtes**

Die Entwurfsplanungsunterlagen mit ergänzender Kostenermittlung haben dem Revisionsamt gemäß Nr. 5.5.3 DA-Bau vorgelegen und wurden einer kurzen Durchsicht unterzogen. Bemerkungen waren

- nicht veranlasst
- veranlasst (siehe anhängenden Vermerk)

19.02.2018 gez. i.A. Grasser

Datum, Unterschrift

### **Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Lanig bittet die Verwaltung, bei den Toilettenanlagen größere Lichtfenster vorzusehen.

Dem Beschlussantrag wird mit 12 gegen 0 Stimmen entsprochen.

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Entwurfsplanung mit Kostenberechnung für die Schaffung einer Partnerklasse an der Michael-Poeschke Grundschule wird vorbehaltlich der positiven Begutachtung im Bildungs- und Jugendhilfeausschuss am 15.03.2018 zugestimmt. Die Entwurfsplanung soll der Genehmigungs- und Ausführungsplanung zugrunde gelegt werden. Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen.

Auf die Beschlussvorlage 40/114/2017 „Errichtung einer Partnerklasse in Erlangen ab dem Schuljahr 2018/2019“ wird inhaltlich verwiesen.

Der Entwurfsplanung mit Kostenberechnung für die Schaffung des 2.Fluchtweges aus dem Untergeschoß der Turnhalle wird vorbehaltlich der positiven Begutachtung im Bildungs- und Jugendhilfeausschuss am 15.03.2018 zugestimmt. Die Entwurfsplanung soll der Genehmigungs- und Ausführungsplanung zugrunde gelegt werden. Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen.

Auf Grund der besonderen Dringlichkeit (die Maßnahmen sollen zum Schuljahresbeginn 2018 bereits fertig gestellt sein) ist die vorbehaltliche Beschlussfassung im BWA mit anschließender Begutachtung im Bildungs- und Jugendhilfeausschuss zweckmäßig.

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

**TOP 14**

**242/251/2018**

**Neubau Familienzentrum im Röthelheimpark, Hartmannstraße (BBGZ),  
Durchführung eines VgV-Verfahrens zur Vergabe der Architektenleistung**

**Sachbericht:**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Neubau eines Familienzentrums im Röthelheimpark an der Hartmannstraße (Festplatzgelände) als Teil des Gebäudekomplexes des Bürger-, Begegnungs- und Gesundheitszentrums (BBGZ) mit folgenden Funktionen:

- 2-gruppige Krippe mit 24 Plätzen
- 2-gruppiger Kindergarten mit 50 Plätzen
- 2-gruppige Spielstube mit 40 Plätzen
- 2-gruppige Grundschullernstube mit 40 Plätzen
- 1-gruppige Jugendlernstube mit 20 Plätzen
- Familienpädagogische Einrichtung
- Offene Jugendsozialarbeit

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Auf den Beschluss über die Feststellung des Bedarfs im StR vom 07.12.2017 wird verwiesen.

Die Planungsleistungen für den Neubau des Familienzentrums an der Hartmannstraße/Festplatzgelände (Gesamtumfang ca. 7,3 Mio. € gemäß mittelfristigem Investitionsplan im HH 2018) sollen im Oktober 2018 beginnen. Die Durchführung des VgV-Verfahrens zur Auswahl eines geeigneten Bewerbers für die Architektenleistung muss daher zeitnah begonnen werden.

Das erforderliche Verfahren ist die europaweite Ausschreibung der Planungsleistung, welche in der Vergabeverordnung (VgV) und im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) geregelt ist. Das Verfahren beginnt mit der Veröffentlichung im Europäischen Amtsblatt und endet mit der Vergabe der Leistung an ein geeignetes Architekturbüro bzw. mit der Veröffentlichung dazu.

Die Architektenleistungen betragen ca. 500.000 € (inkl. Mehrwertsteuer und Nebenkosten) bzw. ca. 400.000 € (ohne Mehrwertsteuer und Nebenkosten) und übersteigen damit den festgeschriebenen Schwellenwert von 221.000 € netto, der eine europaweite Ausschreibung auslöst.

Die Vergabe der Architektenleistung in einer stufenweisen Beauftragung als Ergebnis des VgV-Verfahrens wird dann in den Gremien gesondert zum Beschluss vorgelegt.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Geplanter Ablauf des VgV-Verfahrens:

Bekanntmachungsphase:	April/Mai 2018
Bewerbungsphase:	Mai/Juni 2018
Verhandlungsphase:	Juli 2018
Auftragserteilungsphase:	August 2018

#### Rahmenterminplan Neubaumaßnahme:

Beginn der Planung:	ca. Oktober 2018
Baubeginn:	Ende 2019
Baufertigstellung:	Mitte 2021

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	ca. 15.000 €	bei IPNr.: 365E.403
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### **Haushaltsmittel**

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 365E.403  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Zur Vergabe der Architektenleistung für den Neubau des Familienzentrums im Röthelheimpark, Hartmannstraße (BBGZ) wird aufgrund der Überschreitung des Schwellenwertes ein europaweites VgV-Verfahren durchgeführt.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 12 gegen 0 Stimmen

**TOP 15**

**66/231/2018**

**Straßenerhaltung - Bedarfsplan Fahrbahndeckenerneuerung;  
hier: Beschluss Deckenerneuerungsprogramm 2018 gemäß DA Bau**

**Sachbericht:**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie wirtschaftliche Erhaltung der Verkehrswege.

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Beschluss des Arbeitsprogramms des Amtes 66 über die erforderlichen Fahrbahndeckenerneuerungsmaßnahmen im Jahre 2018 gemäß DA Bau.

**1. Allgemeines:**

In der Vergangenheit hat sich die Fahrbahndeckensanierung (Fräsen + Erneuerung der Fahrbahndecke) als kostengünstige und wirtschaftliche Instandhaltungsmethode bewährt. Diese unterliegt nach geltender Rechtsprechung nicht dem KAG und somit der Anwendung der Straßenausbaubeitragssatzung.

**2. Maßnahmen 2017:**

Entsprechend der im Stadtrat vom 31.05.2017 beschlossenen Vergabe konnten anhand der zur Verfügung gestellten HH-Mittel im Jahr 2017 insgesamt **ca. 36.200 m<sup>2</sup>** Straßenflächen mit einem Kostenaufwand von ca. 1.350.000,- € in einen mittelfristig verkehrssicheren Zustand versetzt werden.

Dabei wurden Deckenerneuerungen in Straßenabschnitten bzw. in den Straßen

- Steudacher Straße
  - Sieglitzhofer Straße
  - Rennesstraße
  - Jean-Paul-Straße
  - Felix-Klein-Straße
  - Artilleriestraße
  - Neue Straße und Katholischer Kirchenplatz
  - Brückenstraße
  - Leipziger Straße
  - Äußere-Tennenloher Straße
  - Gostenhofer Straße
  - Lange Zeile
  - Schornbaumstraße
  - Siedlerweg
- durchgeführt.

Mit den Maßnahmen verbunden werden konnte auch eine teilweise Erneuerung oder auch Neuordnung der Verkehrsabläufe mittels Markierungen. Hervorzuheben ist dabei die Anlage von Schutzstreifen oder Angebotsstreifen für den Radverkehr sowie die Kennzeichnung mittels roter Beschichtung im Einmündungsbereich und im Streckenverlauf der Felix-Klein- und Leipziger Straße.

Zusätzlich konnte im Zuge der Fahrbahndeckenerneuerung unter Ausnutzung der vorhandenen Synergie-Effekte in der Artilleriestraße der südliche Gehweg erneuert werden.

Die Aufwendungen für die **Belagserneuerung** des **Gehweges** betragen dabei ca. **45.000,- €**, die **Verbesserungen** für den **Radverkehr** ca. **50.000,- €** bei einem **Gesamtaufwand von ca. 1,45 Mio. € für das Deckenerneuerungsprogramm 2017.**

### **3. Maßnahmen 2018:**

Aufgrund des aktuell vorhandenen Schadensbildes und der Zustandsentwicklung der Straßen, ihrer Verkehrsbedeutung und insbesondere nach der regelmäßig, letztmalig im Jahre 2017, auf den verkehrswichtigen Straßen flächendeckend durchgeführten messtechnischen Zustandserfassung und –bewertung, beabsichtigt Amt 66 in folgenden Straßenabschnitten im Jahre 2018 Fahrbahndeckenerneuerungen durchzuführen.

<b>Straße</b>	<b>von – bis</b>	<b>ca. Fläche (m²)</b>	<b>ca. Kosten</b>
Schuhstraße (Anlage 1)	zw. Südl. Stadtmauerstraße und Universitätsstraße	1.550	46.500 €
Tennenloher Straße (Anlage 2)	zw. Fürther Straße und Wladimirstraße	4.400	132.000 €
Tucherstraße (Anlage 3)	zw. Pömerstraße und Mendelstraße	2.100	63.000 €
Graf-Zeppelin-Straße (Anlage 4)		4.200	126.000 €
Winkelweg (Anlage 5)	ab Ebrardstraße - nur Nord-Süd	200	10.000 €
Weinstraße (Anlage 6)	Brückenbauwerk über B4	3.200	96.000 €
Erlenfeld (Anlage 7)	zw. Möhrendorfer Straße und Kneippstraße	3.250	97.500 €
Schenkstraße (Anlage 8)	zw. Nürnberger Straße und Gebbertstraße	5.150	154.500 €
Leo-Hauck-Straße (Anlage 9)	zw. Spardorfer Straße und Rathsberger Straße	1.300	39.000 €
Am Meilwald (Anlage 10)	zw. Rathsberger Straße und Hs.Nr. 4	400	20.000 €
Rudelsweiherstraße (Anlage 11)	zw. Penzoldtstraße und Ludwig-Thoma- Straße	2.200	66.000 €
W.-v.-Siemens-Straße	zw. Zeppelinstraße und Mozartstraße	2.550	76.500 €

(Anlage 12)			
ER 5 (Anlage 13)	Brückenbauwerk über St2242 zwischen den Auf- und Abfahrtsrampen	2.450	73.500 €
Naturbadstraße (Anlage 14)	zw. Giesbethweg und Stadtgebietsgrenze	3.250	97.500 €
Bayernstraße (Anlage 15)	zw. Büchenbacher Damm und Pommernstraße	7.500	225.000 €
<b>Gesamtumfang</b>		<b>43.700</b>	<b>1.323.000 €</b>
<b>Gesamtaufwand gerundet ca.</b>			<b>1.350.000 €</b>

Zum Zwecke der Nachhaltigkeit der vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen ist es im Vorgriff zudem erforderlich, **Schadensbeseitigungen** im Straßenoberbau sowie den Straßenentwässerungseinrichtungen (u.a. zahlreiche massive Straßeneinbrüche auf den Erneuerungsabschnitten) in einer Größenordnung von **ca. 50.000,- € - 100.000,- €** auszuführen.

#### **Einbauvariante lärmoptimierter Fahrbahnbeläge:**

In den letzten Jahren wurde im Vorfeld auch die Möglichkeit für den Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge überprüft.

Hierbei wurden die Kriterien Verkehrsbelastung (DTV (KFZ/24)), Lärmpegelüberschreitungen nach VLärmSchR97 (dB(A)), Betroffenenzahl, Straßenaufbau sowie bauliche Gegebenheiten eruiert und ausgewertet.

Nach Abwägung aller Kriterien kommt man zum Ergebnis, dass aufgrund der bisher fehlenden Langzeit- und Dauerhaftigkeitserfahrungen (geringere Wirkungs- und Nutzungsdauer, fehlende Langzeitentwicklung der Lärmreduzierung) sowie den baulichen und bautechnischen Zwangspunkten – fehlender Fahrbahnaufbau, Kreuzungsbereiche (primäre Lärmentwicklung durch Bremsvorgänge sowie An- und Abfahrtslärm, erhöhte Anfälligkeit auf Schubbeanspruchungen) – und der damit verbundenen untergeordneten Rolle des Reifen-Fahrbahn-Geräusches der Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge nach derzeitigem Stand der Technik **bei diesen Straßen nicht befürwortet wird.**

Darüber hinaus bleibt anzumerken, dass das Tiefbauamt bis jetzt mit den bisher eingebauten lärmoptimierten Fahrbahnbelägen überwiegend negative bautechnische Erfahrungen gemacht hat.

Nach den Mittelbereitstellungen für den HH 2018 kann das Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm 2018 aus dem Ergebnishaushalt doppikkonform finanziert werden.

**Vorgesehener Gesamtaufwand Fahrbahndeckensanierung 2018 somit:  
ca. 1,40 – 1,45 Mio. €**

Die Ausführung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich der Endabstimmung mit den maßgeblichen Spartenägern EBE und ESTW, dem Stadtplanungsamt hinsichtlich evtl. mittelfristiger Umbauplanungen sowie der Durchföhrbarkeit in Koordination mit Baumaßnahmen Dritter.



### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Erneuerung der schadhafte Fahrbahnbeläge mittels Fräsen und Aufbringen einer neuen Asphaltdecke mit dem dadurch bedingten Ausschluss der Straßenausbaubeitragssatzung.

Hinsichtlich der verkehrlichen Abwicklungen wurden vor allem die zum derzeitigen Zeitpunkt bereits bekannten weiteren Baumaßnahmen Dritter im Stadtgebiet (Bahn, Autobahndirektion Nordbayern, Staatliches Bauamt Nürnberg, usw.) in den Abstimmungsprozess hinsichtlich Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe mit einbezogen. Es sind keine Überlagerungen oder eine Verschlechterung des derzeit absehbaren Verkehrsgeschehens zu erwarten.

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	1.450.000,- €	bei Sachkonto: 522.102
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 660290 / 54121066 / 522102
- sind nicht vorhanden

#### Ergebnis/Beschluss:

Der Bauausschuss/Werkausschuss Entwässerungsbetrieb beschließt das aufgestellte und vorabgestimmte Fahrbahndeckenerneuerungsprogramm 2018 gemäß DA Bau.

Amt 66 wird beauftragt, die Maßnahmen abzustimmen, vorzubereiten, auszuschreiben und im Jahr 2018 durchzuführen.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 11 gegen 0 Stimmen

**TOP 16**

**66/234/2018**

**Brücken- und Bauwerkssanierung 2018;  
hier: Membacher Steg über dem MD-Kanal BW 1.02**

## **Sachbericht:**

### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch die Brückensanierung wird beim Membacher Steg über dem MD-Kanal die Dauerhaftigkeit, die Verkehrssicherheit und die Standsicherheit wieder hergestellt.

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

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

Das Bauwerk wird entsprechend den aus der Bauwerksprüfung bekannten Schäden saniert. Hierbei handelt es sich insbesondere um Schäden am Brückengeländer, Betonschäden an den Gesimsen, dem Überbau und am westlichen Widerlager sowie einer erneuerungsbedürftigen Bauwerksabdichtung des Brückenüberbaus.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die bestehende Fuß- und Radwegbrücke über dem MD-Kanal hat einen schlechten Bauwerkszustand, welcher exemplarisch in der beiliegenden Bilddokumentation dargestellt ist. Ursächlich dafür sind u. a. die erheblichen Betonschäden an den vorhandenen Gesimsen im Bereich der einbetonierten Pfosten, weiteren Betonschäden und Risse am Überbau und am Widerlager West. Der Brückenbelag inklusive der Bauwerksabdichtung sind ebenso wie die Entwässerungseinrichtungen des Bauwerks schadhaft und müssen erneuert werden.

Daher ist vorgesehen, das bestehende Geländer auszubauen und nach der Betonsanierung wieder ein neues Füllstabgeländer auf die Gesimse aufzubringen. Zum Schutz des Brückenüberbaus vor eindringendem Wasser oder sonstigen betonschädlichen Stoffen ist die Erneuerung der Bauwerksabdichtung inklusive Belagserneuerung vorgesehen. Gleichzeitig werden die bestehenden 8 Brückenabläufe ausgebaut und durch 4 neue Abläufe mit jeweiliger Freifalleitung ersetzt.

Durch die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme werden die Dauerhaftigkeit und die Verkehrssicherheit wieder hergestellt und somit auch die Standsicherheit nachhaltig verlängert.

Die bauliche Umsetzung kann auf Grund der geringen Breite des Steges in Verbindung mit den aufwendigen Arbeiten über dem Kanal nur im Rahmen einer Vollsperrung abgewickelt werden.

In diesem Zusammenhang wird auf die Analogie zu dem konstruktiv ähnlich ausgebildeten Kapellensteg aus dem Jahr 2017 hingewiesen. Um im Rahmen der Vollsperrung ggf. vorhandene Synergien nutzen zu können, wurden der bauliche Zustand der Zufahrtsrampen im Vorfeld mit untersucht. Grundsätzlich befinden sich die Asphaltbefestigungen in einem guten Zustand. Kleinräumige Schäden werden im Rahmen der Vollsperrung mit beseitigt.

Die Bauzeit der Sanierungsmaßnahme Membacher Steg beträgt ca. 3 Monate.

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine Umleitungsstrecke eingerichtet. Diese Verkehrsführung wurde mit der Verkehrsbehörde und der AG Rad abgestimmt.

Die verkehrslenkenden Maßnahmen werden frühzeitig in den bekannten Medien kommuniziert.

Die geschätzten Kosten für die Sanierung des Bauwerkes belaufen sich einschließlich der erforderlichen Verkehrssicherung auf ca. 350.000,- € (inkl. MwSt.).

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	350.000,- €	bei Sachkonto: 522.102
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 522.102
- sind nicht vorhanden

#### Bearbeitungsvermerk des Revisionsamtes

Die Entwurfsplanungsunterlagen mit ergänzender Kostenermittlung haben dem Revisionsamt gemäß Nr. 5.5.3 DA-Bau vorgelegen und wurden einer kurzen Durchsicht unterzogen. Bemerkungen waren

- nicht veranlasst
- veranlasst (siehe anhängenden Vermerk)

22.02.2018. gez. Deuerling

Datum, Unterschrift

#### Ergebnis/Beschluss:

Den Ausführungen im Sachbericht wird zugestimmt. Der Membacher Steg über dem MD-Kanal soll wie im Sachbericht beschrieben saniert werden.

Die Verwaltung wird beauftragt die Realisierung der Maßnahme vorzubereiten und in 2018 umzusetzen.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 11 gegen 0 Stimmen

**TOP 17**

**66/236/2018**

**Neubau einer Bike & Ride-Anlage am S-Bahn-Halt Erlangen-Bruck (Westseite)  
DA Bau-Beschluss Entwurfsplanung Straßenbau**

**Sachbericht:**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufgrund der gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur in Erlangen bietet sich die Verknüpfung der Nutzung des ÖPNV und des Fahrrades für viele Pendler, Studenten und Schüler an. Eine in Qualität und Größe angepasste Fahrradabstellanlage am Bahnhof Bruck ist hierfür eine grundlegende Voraussetzung. Aufgrund der derzeitigen städtebaulichen Struktur im Umfeld des Bahnhofes Bruck (Neubaugebiet FAG-Gelände, Erschließung Siemens-Campus etc.) ist mit einer ausgeprägten Nutzung der Fahrradabstellanlage zu rechnen. Vom VGN wurde eine erforderliche Anzahl von ca. 200 Fahrradabstellplätzen am S-Bahnhof Erlangen-Bruck prog-nostiziert. Jedoch wurde in der vorliegenden B&R-Bedarfsprognose des VGN die Maßnahmen zur baulichen Nachverdichtung der Wohnbebauung (u.a. Bebauungsplan Nr. 339 unmittelbar westlich des Brucker Bahnhofes, Bebauungsplan Nr. 298 sowie größere Projekte des Wohnungsbaus in der Fürther Straße) im westlichen Umfeld des Brucker Bahnhofes nicht berücksichtigt, wodurch mit dem Anstieg der Wohnbevölkerung eine erhöhte Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen am Brucker Bahnhof zu erwarten ist. Insgesamt sollen 88 überdachte Fahrradabstellplätze sowie 86 Stellplätze ohne Überdachung auf der Westseite des Bahnhofes Bruck mit kurzer fußläufiger Erschließung zu den Gleisen erstellt werden.

Auf der Ostseite des Bahnhofes Erlangen-Bruck wurden in 2017 bereits weitere 100 überdachte Fahrradabstellplätze errichtet.

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Auf der Grundlage des Bebauungsplanes 339 wurde von der Verwaltung die Entwurfsplanung für den Neubau einer Bike & Ride- Anlage auf der Westseite des Bahnhofes Erlangen-Bruck erarbeitet.

Die Querschnittsaufteilung und die Oberflächenbefestigung sind aus den ausgehängten Plänen ersichtlich.

Die Größe und Anordnung der Überdachungen wird durch die örtlichen Gegebenheiten (Mindestabstand von 0,50 m zur Lärmschutzwand der DB sowie Mindestabstand von 2,50 m der Fundamente der Fahrradüberdachungen zum schräg querenden Entwässerungskanal) bestimmt. Durch die Anordnung von vier doppelseitigen Fahrradüberdachungen entstehen 88 überdachte Stellplätze. Im Anschluss an die Fahrradüberdachungen sind weitere doppelseitige Fahrradlehnenbügel mit insgesamt 86 nicht überdachten Stellplätzen vorgesehen.

Zur Steigerung der Attraktivität der Bike & Ride- Anlagen wird ein Teil der Stellplätze überdacht. Aus stadtgestalterischen Gründen werden für die Abstellanlagen auf der Westseite des Bahnhofes Bruck die gleichen abgestimmten Anlagenteile und Überdachungen (System, Farbe, Anlehnbügel u.dgl.) wie am S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Straße sowie auf der Ostseite des Bahnhofes Bruck verwendet. Der Bodenbelag orientiert sich an dem im angrenzenden Baugebiet verwendeten Material.

Anfallendes Oberflächenwasser wird gesammelt und über eine Anschlussleitung der städtischen Kanalisation zugeführt.

Die öffentlichen Verkehrsflächen der geplanten Bike & Ride- Anlage werden verkehrssicher ausgeleuchtet. Zum Einsatz kommen energieeffiziente technische LED-Leuchten.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die vorgelegte Entwurfsplanung soll beschlossen werden.

Es ist vorgesehen im Anschluss die Ausführungsplanung zu erstellen, die Baumaßnahme aus-  
zuschreiben mit dem Ziel der baulichen Umsetzung im Sommer 2018.

Der Zuwendungsantrag für diese Maßnahme wurde bei der Regierung von Mittelfranken einge-  
reicht. Mit einer Förderung nach BayGVFG in Höhe von ca. 75 % der zuwendungsfähigen  
Kosten wird gerechnet.

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: ca. 125.000 € bei IPNr.: 541.8411

Sachkosten: € bei Sachkonto:

Personalkosten (brutto): € bei Sachkonto:

Folgekosten:

Jährliche Unterhaltskosten:

Straßenbau ca. 450 €

Straßenbeleuchtung ca. 200 €

Korrespondierende Einnahmen:

Zuwendungen nach BayGVFG ca. 68.850 €

Weitere Ressourcen

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind bei IvP-Nr. 541.8411 "Infrastr. Radverkehr" vorhanden
- sind nicht vorhanden

#### Bearbeitungsvermerk des Revisionsamtes

Die Entwurfsplanungsunterlagen mit ergänzender Kostenermittlung haben dem Revisionsamt  
gemäß Nr. 5.5.3 DA-Bau vorgelegen und wurden einer kurzen Durchsicht unterzogen.

Bemerkungen waren

- nicht veranlasst
- veranlasst (siehe anhängenden Vermerk)

19.02.2018 gez. i.A. Grasser

Datum, Unterschrift

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bau- und Werkausschuss beschließt:

Den Ausführungen in der Begründung und der vorgelegten Entwurfsplanung zum Neubau einer Bike & Ride-Anlage am S-Bahn-Halt Erlangen-Bruck (Westseite) gemäß

1 Lageplan M 1:250 Plan-Nr.: 2-1703.1-E

1 Regelquerschnitt M 1:50 Plan-Nr.: 2-1703.4-E

wird zugestimmt. Die Originalpläne sind im Sitzungssaal ausgehängt.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0 Stimmen

**TOP 18**

**Anfragen**

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Lanig berichtet über Schmierereien am Lärmschutzabgang an der Gerberei und fragt an, wann diese entfernt werden könnten und wer hierfür zuständig sei.

Herr Weber erläutert, dass die Stadt auf der Seite der Sandsteinwand zuständig sei und sagt hier eine Überprüfung zu.

## **Sitzungsende**

am 06.03.2018, 17:50 Uhr

Die Vorsitzende:

.....  
Stadträtin  
Dr. Marenbach

Die Schriftführerin:

.....  
Kirchhöfer

### **Kenntnis genommen**

**Für die CSU-Fraktion:**

**Für die SPD-Fraktion:**

**Für die Grüne Liste-Fraktion:**

**Für die FDP-Fraktion:**

**Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:**