

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/66

Verantwortliche/r:  
Tiefbauamt

Vorlagennummer:  
66/072/2015

## Ortsumgehung Eltersdorf - Beschluss der Vorzugsvariante und Beauftragung der Stufe 2 der Ingenieurleistungen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2015	Ö	Gutachten	
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	23.06.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	25.06.2015	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

Amt 61, Regierung von Mittelfranken, StBA Nürnberg, Amt 31, Ortsbeirat Eltersdorf

## I. Antrag

Für die sich im Zuge der Variantenuntersuchung als Vorzugsvariante ergebende Variante 6a sollen die weitergehenden Planungen als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren erstellt werden. Hierzu ist die Bietergemeinschaft Schüßler-Plan / Gauff Ingenieure mit der 2. Stufe der Ingenieurleistungen gemäß Ingenieurvertrag vom 10.03.2014 zu beauftragen.

## II. Begründung

### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für den Neubau der Ortsumgehung Eltersdorf wurden insgesamt sieben Varianten untersucht. Für den weiteren Fortgang der Planung soll festgelegt werden, für welche Variante die Planfeststellungsunterlagen ausgearbeitet werden.

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

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

Von der von der Verwaltung beauftragten Bietergemeinschaft Schüßler-Plan / Gauff Ingenieure wurden im Rahmen der Voruntersuchung insgesamt sieben Trassenvarianten für den Neubau der Ortsumgehung Eltersdorf zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Eltersdorf untersucht. Als Vorzugsvariante zeichnete sich die Variante 6a mit je einem Kreisverkehrsplatz sowohl im Süden östlich der bestehenden Bahntrasse als auch im Norden beim Anschluss an die Weinstraße ab.

#### Planungsgrundlagen

Planungsgrundlage für die Ortsumgehung Eltersdorf sind die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL). Hierbei sind aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung die Entwurfsparameter der Entwurfsklasse (EKL) 3 anzuwenden. Zur Reduzierung der Landschaftszerschneidung und mit dem Ziel einer möglichst bahnnahe Trassierung, wurden die Varianten 1, 2 und 4 auch mit den geringeren Planungsparametern der EKL 4 geplant. Hierzu fand am 04.02.2015 bei der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr (OBB) ein Abstimmungsgespräch zur Klärung der anzuwendenden

Entwurfs-parameter statt, bei dem letztendlich die Einhaltung der Parameter der Entwurfsklasse EKL 3 als zwingende Vorgabe erörtert wurden.

Da die Varianten 1, 2 und 4 den Entwurfsparametern der Entwurfsklasse EKL 3 somit nicht genügen, konnten sie im weiteren Variantenvergleich nicht mehr berücksichtigt werden.

Der OBB wurde auch die Variante eines zweiarmigen Kreisverkehrsplatzes östlich der bestehenden Bahntrasse vorgelegt. Dieser Kreisverkehrsplatz ist nur zustimmungsfähig, sofern eine sinnvolle und hinreichend konkretisierte Nutzung für den Anschluss eines dritten oder sogar vierten Astes vorliegt. Möglich wäre der Anschluss der im Flächennutzungsplan festgesetzten Gewerbeflächen oder der Anschluss einer Straße nach Kleingründlach im Zuge der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs. Hierzu wurde bereits mit der Stadt Nürnberg als zuständiger Straßenbaulastträger für die Straße nach Kleingründlach Kontakt aufgenommen.

Im Folgenden werden die verbleibenden Varianten kurz erläutert. Die detaillierte Beschreibung der einzelnen Varianten, der ausführliche Variantenvergleich sowie die erstellten Gutachten sind aus dem ausliegenden Ordner zur Voruntersuchung ersichtlich.

#### Varianten 3 und 5

Die Varianten 3 und 5 überqueren die Bestandsstrecke der Bahnlinie Erlangen – Nürnberg mit einem Linksbogen mit dem Mindestradius im Anschluss an Geraden gemäß RAL von 450m. Nach diesem großen Bogen schwenkt die Variante 3 in Richtung Bahnlinie, die Variante 5 verläuft östlich der vorhandenen Hochspannungstrasse. Die Investitionskosten betragen bei Variante 3 ca. 10,644 Mio. € und bei Variante 5 ca. 10,500 Mio. €. Beide Varianten durchschneiden die Landschaft bzw. das Landschaftsschutzgebiet in erheblichem Umfang und haben entsprechend negative Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit. Die Varianten 3 und 5 werden daher nicht weiter verfolgt.

#### Variante 6 und 6a

Die Varianten 6 und 6a sehen nach der Querung der bestehenden Bahnlinie einen Kreisverkehrsplatz vor. Aufgrund der vorhandenen Höhendifferenz zwischen der Brücke über die Bahngleise und dem bestehenden Gelände ist der Kreisverkehrsplatz in Richtung Osten abgerückt. Der Kreisverkehrsplatz ermöglicht eine größtmögliche Trassenbündelung mit der Bahnlinie und eine entsprechend geringe Zerschneidung der Landschaft. Das vorhandene Landschaftsschutzgebiet wird lediglich tangiert. Der Anschluss der Weinstraße an die Ortsumgehung erfolgt bei Variante 6 mittels einer signalisierten Einmündung und bei Variante 6a über einen Kreisverkehrsplatz. Aufgrund der einzuhaltenden Planungsparameter der RAL kann bei der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes an der Weinstraße eine stärkere Bündelung mit der Bahnlinie und somit ein geringerer Eingriff in die landwirtschaftlich genutzten Flächen erreicht werden. Die Investitionskosten bei der Variante 6 belaufen sich auf ca. 9,910 Mio. € und bei Variante 6a auf ca. 9,378 Mio. €.

#### Verkehrs- und Lärmgutachten

Für den gesamten Streckenzug der künftigen Staatsstraßenführung von der heutigen Anbindung der Kreisstraße ER 5 an die Staatsstraße 2242 bis einschließlich Knoten Kurt-Schumacher-Straße / Drausnickstraße wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Für die Ortsumgehung Eltersdorf wird ein Verkehrsaufkommen von 14.100 Kfz/24h prognostiziert. Der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Eltersdorf kann dadurch von bisher ca. 11.200 Kfz/ 24h auf künftig ca. 5.600 Kfz/24h reduziert werden. Auf der Kurt-Schumacher-Straße werden nur unwesentlich mehr Fahrzeuge prognostiziert, so dass hier aufgrund der Ortsumgehung Eltersdorf keine weitergehenden Beeinträchtigungen der bestehenden Verkehrsverhältnisse zu erwarten sind.

Die durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen belegen, dass der Neubau der Ortsumgehung Eltersdorf bei allen Varianten an keinem Immissionsort zu einem Erfordernis für Lärmvorsorgemaßnahmen führt.

#### Faunistische Untersuchungen

In Bezug auf die Schutzgüter Landschaftsbild, Mensch und Fauna lösen die Varianten 6 und

6a die geringsten Beeinträchtigungen aus und stellen die umweltfachlich günstigeren Alternativen gegenüber den Varianten 3 und 5 dar. Die Variante 6a ist darüber hinaus auch bei den Schutzgütern Boden und Biotoptypen die günstigste Variante. Durch geeignete Maßnahmen können Beeinträchtigungen der Fauna in den Varianten 6 und 6a vermieden oder kompensiert werden.

### Vorzugsvariante

Im Variantenvergleich wurden die einzelnen Varianten hinsichtlich der in der Tabelle genannten Kriterien gegenübergestellt. Die Variante 6a hat den geringsten Flächenverbrauch, die wenigste Inanspruchnahme von Biotoptypen und die geringsten Investitionskosten.

Gesamtbewertung	Wichtung	Variante 3	Variante 5	Variante 6	Variante 6a
Beschreibung		nach EKL 3	östl. Freil. EKL 3	EKL 3 nahe Bahn	EKL 3 nahe Bahn
Planrechtfertigung	20 %	3	4	2	1
Verkehrsqualität	15 %	2	1	3	4
Verkehrssicherheit	20 %	4	1	3	1
Umweltverträglichkeit	20 %	4	3	2	1
Wirtschaftlichkeit und Kosten	15 %	4	3	2	1
Vorschriften	10 %	1	1	1	1
Summe	100 %	3,2	2,3	2,25	1,45
Rangfolge		4	3	2	1
Ergebnis					<b>VORZUGS-VARIANTE</b>

Der Kompensationsbedarf der Variante 6a beträgt etwa 19 ha und ist im Vergleich zu den anderen Varianten am geringsten.

Die Investitionskosten für diese Variante werden auf ca. 9,378 Mio. € geschätzt.

### Sicherheitsaudit

Seitens der Regierung von Mittelfranken wird als Voraussetzung für die Förderung der Ortsumgehung Eltersdorf aus dem Programm „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“ die Durchführung eines Sicherheitsaudits entsprechend der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (ESAS) gefordert. Von dem von der Verwaltung beauftragten Ingenieurbüro SAK Ingenieurgesellschaft aus Traunstein wurde im Rahmen der Voruntersuchung für die Varianten 6 und 6a ein entsprechendes Sicherheitsaudit durchgeführt. Die beiden Varianten wurden weitestgehend positiv auditiert mit Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Variante 6a soll als Vorzugsvariante beschlossen werden.

Vor dem Hintergrund des erfolgten VOF-Verfahrens und dem darauf basierenden StR-Beschluss vom 27.02.2014 wird die Verwaltung beauftragt, für die Vorzugsvariante 6a die Biertgemeinschaft Schüßler-Plan / Gauff Ingenieure gemäß Ingenieurvertrag vom 10.03.2014 mit

der 2. Stufe der Ingenieurleistungen für die Ingenieurleistungen nach HOAI

- Ingenieurbauwerke, Leistungsphase 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)
- Verkehrsanlagen, Leistungsphase 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)
- Tragwerksplanung, Leistungsphase 3 und 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Leistungsphase 3 und 4 (vorläufige und abgestimmte Fassung)

sowie die Besonderen Leistungen

- planungsbegleitende Vermessung

zu beauftragen.

Nach erfolgter Beschlussfassung sind folgende Planungsschritte vorgesehen:

- Durchführung der Entwurfsplanung bis ca. Februar 2016
- Zusammenstellung der Planfeststellungsunterlagen bis ca. Juli 2016
- Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ab ca. August 2016

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Planungskosten:	ca. 200.000,- € bei IPNr.: 541.400
Sachkosten:	€ bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€ bei Sachkonto:
Folgekosten	€ bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€ bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind in 2016 bzw. als VE für 2017 auf IvP-Nr. 541.400 vorhanden bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

**Anlagen:** Anlage 1 – Lageplan Variantenübersicht  
Anlage 2 – Lageplan untersuchte Varianten  
Anlage 3 – Lageplan Vorzugsvariante

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang