

## **1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 315 – Rathenau Süd – hier: Zu- / Ausfahrt Bauhof**

---

### **I. Bezug: Vermerk III/WMC-HSH vom 25.03.2008**

Mit Herrn Urbasik, als Vertreter der Fa. Kempe, wurde sowohl im Februar 2006 als auch im März 2008 vom SG 611.1 zum Thema Bauhofzufahrt ein Telefonat geführt.

Die Fa. Kempe wurde informiert, dass

- A. im Rahmen der Bürgerversammlung Röthelheim/ Rathenau am 17. Januar 2006 die Anregung vorgebracht wurde, eine weitere Ein-/Ausfahrt des Bauhofs im Anschluss an die (damals) künftige öffentliche Straße auf den Grundstücksflächen der Fa. Kempe herzustellen;
- B. die Stadtplanung diese Anregung auf Grund der Sachlage als nicht durchführbar einschätzt.

Die Fa. Kempe nahm diesen Sachverhalt zur Kenntnis und bestätigte, dass dies aus den genannten Gründen ebenso nicht in ihrem Interesse sei.

Aus Sicht des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung stellt weder eine dauerhafte noch eine für den Bauzeitraum vorübergehende verkehrliche Erschließung des Bauhofs über die durch die Fa. Kempe errichtete und aktuell als Eigentümerweg gewidmete Planstraße eine gute Lösungsmöglichkeit aus nachfolgenden Gründen dar (siehe auch Anlage/ Lageplan):

### **1. Leistungsfähigkeitsnachweise der bestehenden und künftigen öffentlichen Straßen**

Es wurden mehrere Verkehrsuntersuchungen zum künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen infolge der neuen Nutzungen auf dem Gelände der Fa. Kempe durch qualifizierte Fachbüros durchgeführt. Diese hatten zum Ergebnis, dass auch eine leistungsfähig ausgebaute Einmündung der neuen Planstraße in die Karl-Zucker-Straße in den Hauptverkehrszeiten die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreichen würde, was insbesondere auf die Stärke der Verkehrsströme auf der Karl-Zucker-Straße zurückzuführen ist.

Im Rahmen der Untersuchungen wurde auch überprüft, inwieweit die signalgesteuerte Kreuzung der Stintzingstraße/ Karl-Zucker-Straße den zukünftigen Verkehr unter Konstanthaltung der auf die Stintzingstraße bezogenen Ströme wird abwickeln können. Hier war das Ergebnis positiv, sodass der Verkehr von und zum Bauhof im Interesse der Sicherheit und möglichst geringer Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer weiterhin über die Stintzingstraße geführt werden sollte.

### **2. Städtebauliches Konzept - Flexibilität in der Parzellierung**

Das auf der Basis der vorgenannten Verkehrsuntersuchungen einvernehmlich mit der Fa. Kempe erarbeitete und in Teilen bereits umgesetzte städtebauliche Konzept sieht vor, zweiseitig gewerbliche Baugrundstücke zu erschließen, wobei die jeweiligen Baugrundstücke bisher nur in ihrer Tiefe bestimmt sind und in ihrer Breite bedarfsgerecht festgelegt werden können. Eine nördliche Ein-/Ausfahrt des Bauhofes würde einen ca. 80 – 100 m langen Anschluss bis zur Planstraße erfordern und die Parzellierung der künftigen gewerblichen Baugrundstücke determinieren.

### **3. Bestehende Veränderungssperre gem. § 18 AEG – Baustelleneinrichtungsfläche DB AG**

Seit 2006 unterliegen weite Flächen der derzeit brachliegenden Grundstücksflächen der Fa. Kempe infolge der 1. Planänderung zur ABS Nürnberg / Ebensfeld – S-Bahn Nürnberg – Forchheim einer Veränderungssperre gem. § 18 AEG. Diese werden als Baustelleneinrichtungsflächen für den Streckenausbau herangezogen und stehen mithin auf unbestimmte Zeit nicht für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben und sonstige bauliche Nutzungen zur Verfügung.

Die Baustelleneinrichtungsfläche wird nach Angaben des für die DB ProjektBau GmbH tätigen Ingenieurbüros unmittelbar mit Beginn der Bauarbeiten im Frühjahr 2009 benötigt und die zentrale Baustelleneinrichtungsfläche im Innenstadtdistrikt sein. Hier sollen Aushub zwischengelagert, beprobt und sortiert sowie sonstiges Material gelagert und vormontiert werden. Aus diesem Grund wird die eigentliche Fläche auch eingezäunt werden. Momentan ist nach unseren Kenntnissen über diese Flächen weder eine Baustellen- noch eine dauerhafte Zufahrt realisierbar.

#### **4. Zusätzliche Erschließungskosten für den Neubau Bauhof**

Die Erschließungsvereinbarung – Rathenau Süd – zwischen der Stadt Erlangen und der Fa. Kempe vom Januar 2005 regelt die Herstellung und Kostentragung der bisher im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung durchgeführten verkehrlichen und abwassertechnischen Erschließungsmaßnahmen, deren Gesamtkosten durch die Erschließungsträgerin, Fa. Kempe, getragen wurden.

Daher kämen für den Vorhabenträger des Bauhofs zu den reinen Grunderwerbskosten, welche für die Zufahrt (rd. 7,5 m x 80 m rd. 600 m<sup>2</sup>; Bodenrichtwert 165 €/m<sup>2</sup>) in Höhe von rd. 100.000 € möglicherweise anfallen würden, im Weiteren wohl noch zusätzliche, anteilige Kosten für die vorgenannten Erschließungsmaßnahmen (Umbau Einmündung Karl-Zucker-Straße; Herstellung der Planstraße).

Im Weiteren ist gegenwärtig die Fa. Kempe für den Unterhalt und die Versicherungspflicht der Planstraße (Eigentümerweg) verantwortlich. Erfahrungsgemäß verursachen Baustellenfahrzeuge in aller Regel Schäden an Erschließungsanlagen, welche durch den Verursacher zu tragen sind. Hier besteht ein weiteres Kostenrisiko, zumal die Stadt nach Abschluss der städtebaulichen Neuordnung der derzeit brachliegenden gewerblichen Grundstücksflächen die Erschließungsanlagen nur in einem einwandfreien (neuwertigen) Zustand übernehmen werden wird.

- II. Ref. III z.W.
- III. Je in Kopie <OBM>, Ref. VI z.K.
- IV. Kopien jew. <SG 611.1> und <SG 611.2> z.K./z.A.  
Gez. Willmann-Hohmann, Amt 61