

der Planung wird es hier noch mal zu einer Verschiebung der Baukörper kommen – bitte prüfen.

2. Die Erschließung der Grundstücke des Bauleitplangebietes ist ausschließlich über das untergeordnete Straßennetz vorzusehen (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB i.V.m. § 8 Abs. 1 und § 8a Abs. 1 FStrG).
3. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der B 2 in Verbindung mit dem zu erwartenden abbiegenden Verkehr wird die Anlage einer Linksabbiegespur erforderlich. Die Kosten sind von der Stadt zu tragen. Ebenso sind der Straßenbauverwaltung die Erneuerungs- und Unterhaltungsmehrkosten gemäß ABBV zu ersetzen (§ 12 Abs. 1 FStrG i.V.m. § 13 Abs. 3 FStrG).
Anhand der aktuellen und zu erwartenden Verkehrszahlen ist dem Staatlichen Bauamt Nürnberg daher, **vor der erneuten Beteiligung** im Bauleitplanverfahren, eine Planung des Knotenpunktes, inkl. Linksabbiegespur, nach den aktuell gültigen Richtlinien (u.a. RAST) von einem Ingenieurbüro für Verkehrsplanung zur Prüfung vorzulegen. In der Planung ist auch die, von der Stadt gewünschte, Querungshilfe sowie die Fußgänger- und Radwegeführung darzustellen und entsprechend den aktuelle gültigen Richtlinien mit aufzuplanen. → liegt nicht vor

Die mit der erneuten Beteiligung vorliegende Planung mit Stand vom 20.09.2021 entspricht leider noch nicht der o.g. geforderten Qualität und einige Punkte müssen hier noch richtliniengemäß angepasst werden, wie z.B.:

- die gesamte Fahrbahnbreite im ungestörten Bereich Richtung Nürnberg ist gemäß ERA bzw. RAST anzupassen (mind. 3,00 m Zweirichtungsrادweg + mind. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen bzw. 0,50 m zur Fahrbahn – Rest Fahrbahn außer Orts 8,00 mit Mittellinie)
- die Fahrbahnbreiten im Bereich der Mittelinsel ist gemäß RAST und dem MS vom 19.01.2005 zum Thema Mittelinseln anzupassen (2,50 m G+R + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen + 3,75 m Fahrbahn + 2,50 m Mittelinsel + 3,75 m Fahrbahn + 2,50 m G+R + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen) → ca. 40 cm zusätzlicher Flächenbedarf
- die Sperrfläche im Bereich der Mittelinsel ist zu ergänzen
- die sich aus der Fahrbahnverbreiterung ergebenden Verziehungslängen sind zu beachten, hier besteht augenscheinlich noch Anpassungsbedarf, d.h. es müssen noch weitere Parkplätze in Richtung Nürnberg entfallen
- die verbleibenden Restfahrbahnbreiten müssen den einschlägigen Richtlinien genügen
- die Radfahrschleusen für beide Fahrtrichtung sind weiter Richtung Schwabach zu verlegen (ca. auf Höhe der Tiefgaragenzufahrt zu Haus Nr. 98) – dafür müssen alle davorliegenden Parkplätze entfallen → Fahrbahnbreite bis zur Tiefgaragenzufahrt (2,50 m + 0,50 m + 5,50 m mit Markierung der Mittellinie nach der Sperrfläche + 2,50 m + 0,50 m = 11,50 m)
→ Fahrbahnbreite nach ab der TG Zufahrt mit Parkplätzen und Radfahrschutzstreifen (1,50 m + 5,00 m ohne Mittellinie + 1,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Parkplatz = 8,50 m)

- Die Radfahrschleusen sind gemäß den o.g. Richtlinien anzupassen
- Die Furt im Bereich der Einmündung Unterer Grund in die Bundesstraße ist richtlinienkonform zu markieren

Bitte beachten Sie, dass diese Punkte noch nicht abschließend sind und die Planung von dem o.g. Verkehrsplaner richtlinienkonform aufgeplant sein muss.

Die Entwurfsplanung muss schließlich so ausgearbeitet sein, dass diese dem von der Stadt Schwabach beauftragten und zertifizierten Sicherheitsauditor (siehe Punkt Nr. 15) vorgelegt werden kann. Die Stadt wird hier noch auf fehlenden oder notwendige Anpassungen hingewiesen.

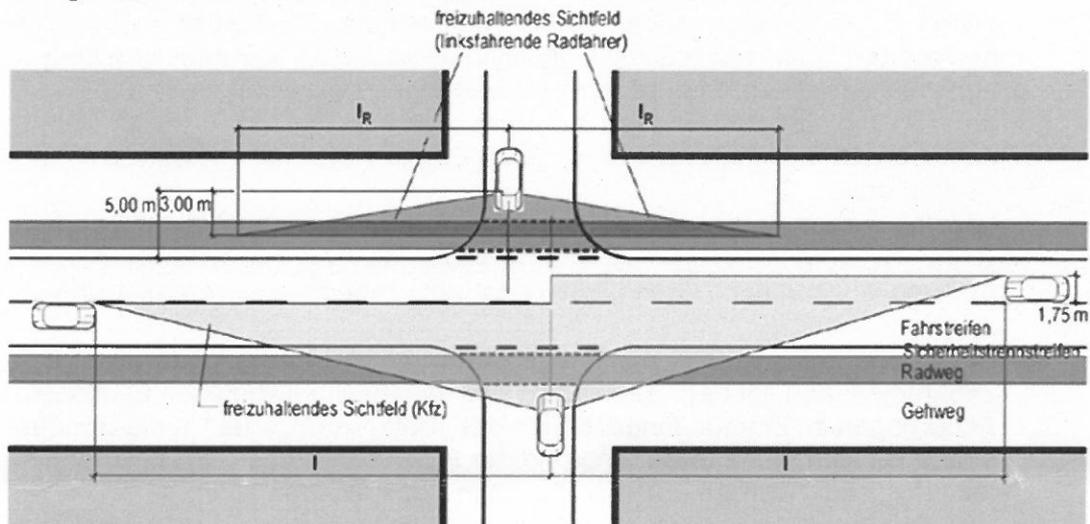
Auch wenn die größten Defizite der Planung im Vergleich zur ersten Beteiligung reduziert wurden, sehen wir die notwendige Befahrbarkeit im Sinne der geforderten Sicherheit und Leichtigkeit insbesondere in Richtung Nürnberg noch nicht gegeben. Dies ist insbesondere darin begründet, dass die Voraussetzung für Schutzstreifen nur punktuell vorhanden ist. Die ERA stellt voran, dass der Schutzstreifen nur im Begegnungsfall mit LKW's überfahren werden darf.

Bitte legen Sie uns erst das Ergebnis des Auditors zur abschließenden Zustimmung vor Rechtsverbindlichkeit des Bauleitplanes vor. Diese auditierte Planung ist dann auch Grundlage für die abzuschließende Vereinbarung.

4. Der Straßenbaulastträger der Bundesstraße trägt keinerlei Kosten, die im Zusammenhang mit dem Bauleitplan und eventuell notwendigen baulichen Änderungen im Einmündungsbereich des „Unteren Grundes“ in die Bundesstraße B2 stehen, da diese aufgrund der Ausweisung des Bauleitplangebietes erforderlich werden und hier klar zugeordnet werden können.
5. Da es sich im vorliegenden Fall um die Änderung einer Bundesstraße handelt, ist hier eine Vereinbarung zwischen dem Staatlichen Bauamt Nürnberg und der Stadt Schwabach gemäß §12 FStrG zwingend erforderlich. Die Zustimmung zum Bauleitplan und Bau innerhalb der Bauverbotszone wird nur nach gegenseitiger Unterschrift der Vereinbarung erteilt.
Über den Bau der Linksabbiegespur, den Änderungen im Bereich der Einmündung des Unteres Grundes in die Bundesstraße B2, inkl. Querungshilfe und den Änderungen/ Anpassungen im Bereich der Bundesstraße B2, ist daher **vor Rechtsverbindlichkeit des Bauleitplanes** eine Vereinbarung zwischen der Stadt Schwabach und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg abzuschließen.
In der Vereinbarung ist zu regeln, dass sich die Stadt Schwabach bereit erklärt, alle anfallenden Kosten im Zusammenhang mit der Erschließung, der Linksabbiegespur und allen sonstigen Änderungen im Bereich der B2 und der Einmündung des „Unteren Grundes“ in die B2 zu übernehmen. Unterhaltsmehrkosten sind abzulösen. Planung, Ausschreibung, Bauleitung und Grunderwerb erfolgen durch die Stadt.
Grundlage der Vereinbarung bildet die unter Punkt 3 genannte Verkehrsplanung **bzw. der auditierte Vorentwurf**.
Der Abschluss der Vereinbarung ist rechtzeitig, unter Beigabe der abgestimmten Planung, beim Staatlichen Bauamt Nürnberg zu beantragen.
6. Sämtliche durch die Änderungen der o.g. Einmündung entstehende Erneuerungs- und Unterhaltsmehrkosten sind der Straßenbauverwaltung gemäß ABBV zu ersetzen (§ 12 Abs. 1 FStrG i.V.m. § 13 Abs. 3 FStrG).
7. Die Stadt übernimmt auch die Kosten für bauliche oder sonstige Änderungen im Zusammenhang mit der Anbindung des Bauleitplangebietes, die zu einem

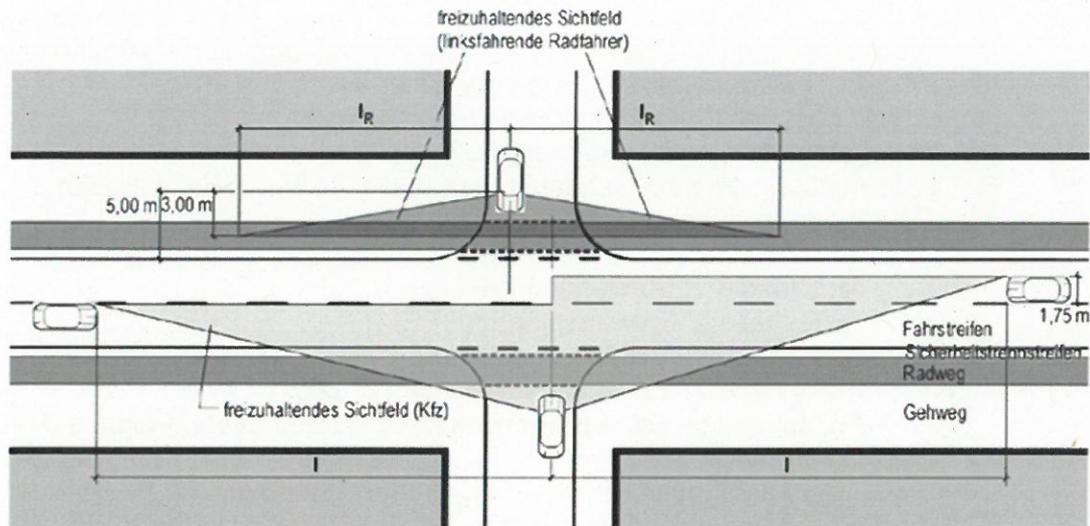
späteren Zeitpunkt aufgrund verkehrlicher Belange oder für die Erschließung notwendig werden.

- Das Sichtfeld auf den Straßenverkehr an der Einmündung des Unteren Grundes in die B2 ist gemäß RASt mit der Seitenlänge $I = 3 \text{ m}$ in Achse der übergeordneten Straße und einem 70 m -Abstand vom Fahrbahnrand in der untergeordneten Straße/Zufahrt freizuhalten.
Diese Sichtfläche ist von Anpflanzungen aller Art, Zäunen, Stapeln, parkenden Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen freizuhalten, die eine größere Höhe als $0,80 \text{ m}$ über der Fahrbahn erreichen. Ebenso wenig dürfen dort genehmigungs- und anzeigefreie Bauten oder Stellplätze errichtet und Gegenstände gelagert oder hingestellt werden, die diese Höhe überschreiten. Dies gilt auch für die Dauer der Bauzeit.



Das Sichtdreieck ist in dem Bauleitplan planerisch und textlich festzuhalten.

- Das Sichtfeld auf bevorrechtigte Radfahrer des straßenbegleitenden Radweges an der Einmündung des Unteren Grundes in die B2 ist mit der Seitenlänge $I_R = 30,0 \text{ m}$ in der Radwegachse und einem $3,0 \text{ m}$ -Abstand von der Achse des Radweges bzw. $5,0 \text{ m}$ -Abstand vom Fahrbahnrand in der untergeordneten Straße/Zufahrt freizuhalten.**
Diese Sichtfläche ist von Anpflanzungen aller Art, Zäunen, Stapeln, parkenden Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen freizuhalten, die eine größere Höhe als $0,80 \text{ m}$ über der Fahrbahn erreichen. Ebenso wenig dürfen dort genehmigungs- und anzeigefreie Bauten oder Stellplätze errichtet und Gegenstände gelagert oder hingestellt werden, die diese Höhe überschreiten. Dies gilt auch für die Dauer der Bauzeit.



Das Sichtdreieck ist in dem Bauleitplan planerisch und textlich festzuhalten.

10. Die fuß- und radwegmäßige Erschließung des Bauleitplangebietes ist sicher zu stellen. Der Straßenbaulastträger der Bundesstraße übernimmt hierfür keine Kosten.
11. Gemäß §8a (1) FStrG gelten Zugänge zu Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten als Sondernutzung im Sinne des § 8, wenn sie neu angelegt oder geändert werden. Für die Herstellung eines geplanten Zugangs wird die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis in Aussicht gestellt.
12. Die o.g. Maßnahmen und Änderungen im Bereich der Bundesstraße B2 müssen noch vor Erstellung der Hochbauten planungsgemäß ausgebaut sein.
13. Die Eckausrundungen der Einmündung des Unteren Grundes in die B2 müssen so ausgebildet sein, dass sie von den größten nach der StVZO zugelassenen Fahrzeugen ohne Benutzung der Gegenfahrbahn und der Seitenräume befahren werden können.
Die entsprechende Schlepplkurve nach dem Regelwerk „Bemessungsfahrzeuge und Schlepplkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen“ ist einzuhalten (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB i.V.m. § 3 Abs. 1 FStrG bzw. Art. 9 Abs. 1 BayStrWG).
14. Der Grunderwerb für die notwendigen Flächen muss sichergestellt sein. Bitte reichen Sie dazu einen entsprechenden Nachweis **vor der erneuten Beteiligung** nach → **fehlt bzw. ist nach Klärung des tatsächlichen Flächenbedarfs vorzulegen**
15. Da durch das Bauleitplangebiet Änderungen im Bereich der B2 notwendig werden, ist die Erstellung eines Sicherheitsaudits einschließlich des Audits für Barrierefreiheit gemäß den „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS 2019) erforderlich.
Die Stadt Schwabach erstellt dieses auf eigene Kosten und stimmt den zu beauftragenden zertifizierten Sicherheitsauditor und den Ablauf des Auditverfahrens mit der Straßenbauverwaltung ab. Der Planer nimmt zu den Auditberichten jeweils Stellung. Jeder Bericht ist zusammen mit der Stellungnahme des Planers vom Entscheidungsbefugten der Straßenbauverwaltung zu bestätigen.

Beauftragt werden darf ausschließlich ein für den vorliegenden Maßnahmentyp zertifizierter Auditor (bast-Liste der zertifizierten Auditoren:

<https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-sicherheitsaudit/downloads/auditorenliste.html>).

Folgende Auditphasen sind zu beauftragen und zeitlich auf die Maßnahme abgestimmt durchzuführen:

- Auditphase 1: Vorplanung (VP)
- Auditphase 2: Entwurfsplanung (EP)
- Auditphase 3: Ausführungsplanung (AP)
- Auditphase 4: Vor Verkehrsfreigabe (VF)
- Auditphase 5: „Erste Betriebsphase“ / Nach Verkehrsfreigabe (NV)

Der Auditor führt auf Grundlage der übergebenen Unterlagen (in Papier oder in digitaler Form) und einer Ortsbesichtigung die Überprüfung der Maßnahme (hinsichtlich Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Einhaltung der Regelwerke, etc.) unabhängig - innerhalb von 4 Wochen nach Abruf der Leistung - durch und fertigt einen schriftlichen Auditbericht an.

Der Planer nimmt zu jedem vom Auditor festgestellten Sicherheitsdefizit (Kerndefizite / Sonstige Defizite / Hinweise) innerhalb von 4 Wochen schriftlich Stellung. Anschließend ist der Auditbericht zusammen mit der Stellungnahme zeitnah der Straßenbauverwaltung zuzuleiten.

Jeder Auditbericht ist zusammen mit der Stellungnahme vom Entscheidungsbefugten der Straßenbauverwaltung zu bestätigen.

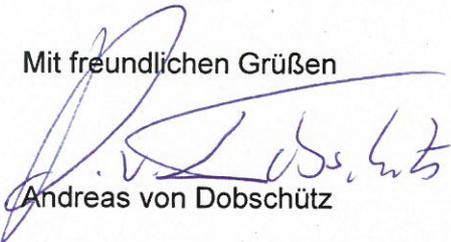
16. Wasser und Abwässer dürfen dem Straßenkörper der Bundesstraße nicht zugeleitet werden. Die Wirksamkeit der Straßenentwässerung darf nicht beeinträchtigt werden.
17. Änderungen an der Entwässerungseinrichtung der Bundesstraße dürfen nur im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung erfolgen.
18. Das Oberflächenwasser des Unteren Grundes muss durch entsprechende Abläufe bzw. Entwässerungsrinnen zuverlässig gefasst und abgeleitet werden.
19. Soweit durch die entwässerungstechnischen Maßnahmen ein wasserrechtlicher Tatbestand geschaffen wird, ist hierzu von der Stadt die wasserrechtliche Genehmigung der unteren Wasserbehörde einzuholen.
20. Der Straßenbaulastträger kann nicht für Schäden haftbar gemacht werden, die durch Einwirkung von Spritzwasser, Oberflächenwasser und Tausalz entstehen.
21. Der Baulastträger der Bundesstraße trägt keine Kosten für Schallschutzmaßnahmen an den Anlagen, die Gegenstand des Bauleitplanes sind. Die Kosten für Planung, Errichtung und Unterhaltung von aktiven Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bundesstraße trägt die Stadt.
22. Werbeanlagen und Hinweisschilder, auch < 1m², sind gesondert zu beantragen.

Wir bitten um Übersendung des Gemeinderatsbeschlusses, wenn unsere Stellungnahme behandelt wurde.

Weiterhin bitten wir um Übersendung des rechtsgültigen Bauleitplanes (einschließlich Satzung).

Wir bedanken uns für die Beteiligung im Verfahren und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas von Dobschütz

