

Stadt Erlangen

Einladung

Ortsbeirat Kosbach

3. Sitzung • Dienstag, 09. Oktober 2012

Feuerwehrhaus Steudach
Am Klosterholz 11

TAGESORDNUNG - öffentlich -

19.30 Uhr

1. Stadt-Umland-Bahn – StR-Beschluss 27.09.2012 zum weiteren Vorgehen
2. Wertstoffcontainer Steudach: aktueller Sachstand
3. Bericht der Verwaltung
4. Mitteilungen zur Kenntnis
5. Anfragen/Sonstiges

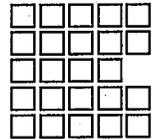
Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 2. Oktober 2012

STADT ERLANGEN

Ortsbeirat Kosbach

gez. Prof. Dr. Rüdiger Schulz-Wendtland
Vorsitzender



Stadt Erlangen

Ortsbeirat Kosbach

3. Sitzung • Dienstag, 09. Oktober 2012

Bericht der Verwaltung

Seite (n):

- Anlage zu TOP 1: Beschlussvorlage StR 27.09.2012
- Entwicklung Gewerbegebiet Geisberg: Information für OBR Kosbach

3-21
22-24

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/101/2012/1

Stadt-Umland-Bahn - Beschluss zum weiteren Vorgehen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	27.09.2012	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

- Die Stadt Erlangen nimmt den Bericht zur Kenntnis und beschließt, die Realisierung der Stadtumlandbahn-T-Netz (StUB-T-Netz) (siehe Anlage 1) zu unterstützen.
- Den Vorschlägen der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise, insbesondere den informellen Antrag zur Aufnahme des Projektes in das GVFG-Bundesprogramm beim Bundesverkehrsministerium einzureichen, wird zugestimmt.
- Die Verwaltung wird beauftragt, Verhandlungen mit den anderen beteiligten Aufgabenträgern aufzunehmen. In diesen soll eine Zweckvereinbarung vorbereitet werden, die insbesondere die Aufteilung der Kosten unter den Aufgabenträgern und die Organisationsstruktur eines Zweckverbandes regelt.
- Alternative (keine Anmeldung des StUB-T-Netzes)
Der Stadtrat nimmt den Bericht zur Kenntnis und beschließt, die Realisierung der Maßnahme StUB-T-Netz derzeit nicht weiter zu verfolgen.

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Verhandlungen hinsichtlich der Errichtung eines „Regional-optimierten-Bussystems (RoBus)“ einzutreten und in der Folge – unter Zugrundelegung der von der Stadt als Rückgrat des RoBus-Systems zu errichtenden Korbacher Brücke für den ÖPNV – einen realistischen Zeitplan für die Umsetzung vorzulegen.

Stellungnahme der Kämmerei siehe 4. Ressourcen

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Präambel

Die Grundlage für die Untersuchung eines Systems, das das bestehende MIV Verkehrsnetz entlastet, liegt bereits lange zurück. Die heutige Situation stellt sich wie folgt dar:

Die Einwohnerzahl von Erlangen liegt heute bei ca. 105.000. Dem steht eine Arbeitsplatzzahl von ca. 100.000 gegenüber. Dies bedingt ein tägliches Pendleraufkommen von ca. 60.000 Kfz-Bewegungen. Kritisch an der Situation in Erlangen ist vor allem die für die hohe Pendlerzahl

nicht ausreichende Infrastruktur, die sich in Stauerscheinungen an den Ausfallstraßen in allen Richtungen zeigt.

Die Planungen für eine StUB wurden bereits in den 80er Jahren begonnen. Mit der jetzigen Untersuchung wurden Lösungskonzepte entwickelt, die über dem notwendigen Kosten- / Nutzen-Faktor von 1,0 liegen. Diese standardisierte Bewertung ist vom Bundesbauministerium die anerkannte Berechnung, die als Fördervoraussetzung gesehen wird. Der Kosten- / Nutzenfaktor bedeutet, dass die Maßnahme unter verschiedenen Kriterien der standardisierten Bewertung volkswirtschaftlich positiv gesehen wird. Als Ergebnis wurden zwei Maßnahmen entwickelt, die die Pendlerproblematik abschwächen. Durch die Erhöhung des ÖPNV-Anteils kommt es gleichzeitig zu einer Reduzierung im MIV. Damit kommt es zu einer nennenswerten Entlastung der derzeit bestehenden Straßeninfrastruktur. Das Gleichgewicht im Modal-Split wird weiter angestrebt.

Der Bau der Kosbacher Brücke als reine ÖPNV-Brücke ist bei beiden Maßnahmen ein unverzichtbares Infrastrukturelement. Beim „Regional optimierten Busnetz“ wird eine Linienoptimierung des heutigen Busnetzes vorgenommen. Außer der Kosbacher Brücke wird weitgehend die vorhandene Infrastruktur genutzt. Die StUB dagegen verkehrt auf größtenteils eigener Trasse, was die Reisezeit und damit die Nutzbarkeit durch die Pendler deutlich erhöht.

Die beiden Maßnahmen haben unterschiedliche Kosten und Effizienzen:

Regional optimiertes Busnetz:

Gesamtinvestition: ca. 12,5 Mio. €

Mehrverkehr im Öffentlichen Nahverkehr 7.445

Abnahme MIV-Verkehrsleistung: 17,0 Mio. Pkw-km/Jahr

Stadt-Umland-Bahn:

Gesamtinvestition: ca. 280 Mio. €

Mehrverkehr im Öffentlichen Nahverkehr 13.190

Abnahme MIV-Verkehrsleistung: 30,0 Mio. Pkw-km/Jahr

In der fachlichen Beurteilung der beiden Systeme spielt die Verlagerung des MIV auf den ÖPNV die zentrale Rolle, um die Stauerscheinungen zu reduzieren und die Belastung durch Lärm und Umwelteinflüsse zu minimieren. Dabei kann gleichzeitig auf einen weiteren Ausbau des Straßensystems für den Pendlerbedarf verzichtet werden. Zur Lösung des Erlanger Pendlerproblems ist in der Abwägung die StUB in ihrer Zahl der Verlagerung vom MIV auf den ÖV in der verkehrlichen Wirkung das ausschlaggebende Kriterium.

Aktueller Stand des Projektes

Die verkehrlichen Fragestellungen des Projektes sind seitens des Gutachters abgearbeitet und wurden dem UVPA bereits dargestellt. Die Grobtrassenführung, die Inhalte der standardisierten Bewertung, der volkswirtschaftliche Kosten- / Nutzenfaktor sowie die Gesamtinvestitionen sind im Gutachten dargestellt. Die Aussagen zur zeitlichen Umsetzung sowie zu einer Abarbeitung der Finanzierung basieren auf Grundlage des jetzigen Wissensstandes. Die Aussagen zu dem anstehenden Finanzierungsbedarf wurden durch einzelne Annahmen, wie Zinsen und Inflation getroffen und bis zum Jahr 2049 hochgerechnet. Dabei ist der angenommenen Kapitaldienst inbegriffen.

Zeitlicher Ablauf und Entscheidungsprozess des Projektes

Um das Projekt StUB bzw. „Regional optimiertes Busnetz“ noch vor Auslaufen des GVFG-Bundesprogrammes (Ende 2019) realisieren zu können, ist die Einhaltung eines straffen Zeitplanes notwendig. Seit der letzten Darstellung des Projektes im UVPA wurde der Zeitplan für

den Entscheidungs- und Realisierungsprozess in Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken wie folgt aktualisiert:

17.04.2012: UVPA-Behandlung

Die Informationen aus dem 8. und abschließenden StUB-Arbeitskreis vom 29.03.2012 werden vorgestellt. Das weitere Vorgehen wird beschlossen.

21.05.2012: Gespräch mit dem Zuschussgeber Bund

Über die Ergebnisse dieses Gespräches zwischen Vertretern des Bundesverkehrsministeriums/BMVBS, dem VGN und der beteiligten Gebietskörperschaften wird aus Gründen des zeitlichen Vorlaufs für die Erstellung der vorliegenden UVPA-Vorlage mündlich berichtet.

Grundsatzbeschluss „StUB“ oder „Regional optimiertes Busnetz (RoBus)“: UVPA-Gutachten Stadtrat-Beschluss

Erlangen hat, wie die anderen beteiligten Gebietskörperschaften, einen Grundsatzbeschluss über das zu realisierende Konzept zu erwirken. Zur Auswahl stehen die Varianten:

- Variante RoBus:
Sollte der RoBus favorisiert werden, wäre die Infrastrukturmaßnahme für das Bussystem (z. B. Kosbacher Brücke) zu planen und realisieren, soweit sie nach dem GVFG-Programm des Freistaates Bayern (RZ-Strä) zuschussfähig wären. Diese wäre als Einzelmaßnahmen zu beantragen.
- Variante StUB T-Netz:
Im Falle des einvernehmlichen Realisierungswunsches für die StUB wird die Verwaltungen dann beauftragt werden, die Anmeldung für das GVFG-Bundesprogramm über den Freistaat vorzubereiten.
Das „StUB T-Netz“ kann in Bauabschnitten realisiert werden, ist aber als Gesamtmaßnahme beim Bund einzureichen.

Die Städte Nürnberg und Herzogenaurach haben bereits entsprechende Beschlüsse gefasst bzw. vorbereitet (Anlagen 2 und 3). Beim Landkreis Erlangen-Höchstadt steht dieser noch aus und ist vor der Sommerpause anvisiert.

12.06.2012: Öffentliche Informationsveranstaltung des VGN

Im Anschluss an die UVPA-Sitzung am 12.06.2012 werden um 19:00 Uhr im E-Werk die Ergebnisse der StuB-Studie vom Gutachter erläutert und gemeinsam mit diesem diskutiert (Anlage 5). Die Veranstaltung soll im Wesentlichen Informationen zu den Trassengrobentwürfen, den Kostenannahmen und den in der Wirtschaftlichkeits- und Folgekostenberechnung ermittelten Ergebnissen liefern. Sie soll zum besseren Verständnis und Klarstellung des teilweise sehr komplexen Gutachtens und seiner Aussagen dienen.

Ab ca. Juli 2012

Nach Abstimmung mit dem Zuschussgeber Bund müssen etwaige Anpassungen ins Gutachten eingearbeitet werden. Danach werden alle Ergebnisse in einem umfassenden Gutachten als Schlussbericht zusammengestellt. Zur Aufnahme des Projektes in das GVFG-Bundesprogramm sind entsprechend Nr. 7 RZ-ÖPNV u. a. grundsätzliche Beschlüsse der Aufgabenträger zum Projekt sowie als fachliche Begründung die abgeschlossene Standardisierte Bewertung erforderlich.

Die beteiligten Gebietskörperschaften vereinbaren eine mögliche Kostenaufteilung (differenziert nach Planungs-/Infrastrukturkosten und laufenden Betriebskosten) und bereiten eine Vereinbarung über die Gründung eines Zweckverbandes vor. Der VGN wurde vorab gebeten, verschiedene Modelle für eine mögliche Kostenteilung aufzuzeigen, denen unterschiedliche Aufteilungskriterien zu Grunde liegen (z.B. Nutzen, Streckenlänge, Fahrgastzahlen oder Infrastrukturkosten).

ca. 2013: Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums über die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm

Im Falle einer positiven Prüfung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung käme das Projekt StUB in die Kategorie C „Vorhaben bedingt aufgenommen“, d.h. zuschussfähig vorbehaltlich der Prüfung des formalen Zuschussantrages.

... Erstellung des „formellen“ Zuschussantrages

Der „formelle“ Zuschussantrag basiert auf detaillierten Planunterlagen (Planfeststellungstiefe), deren Erstellung bereits einen erheblichen Anteil der nicht zuschussfähigen Planungskosten von insgesamt ca. 36,58 Mio. EUR ausmachen (zwischen 12 und 14 Mio. €). Notwendig ist ferner ein verbindlicher Finanzierungsplan, in dem auch die Finanzierungsanteile des Freistaates festgeschrieben werden. Das Finanzierungskonzept hat die Fertigstellung des Projektes bis spätestens 2019 zu berücksichtigen (Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms). Es ist zweckmäßig, die Realisierung des Projektes in mehreren mit dem Zuschussgeber zu vereinbarenden Bauabschnitten umzusetzen.

In Abhängigkeit von der Genehmigung des Zuschussantrages kann mit der detaillierten Trassierungsplanung der StUB und mit der intensiven öffentlichen Beteiligung begonnen werden.

Ziel ist, den im Gutachten unterstellten Zeitplan möglichst einzuhalten. Dieser sieht einen Baubeginn im Jahre 2015 und eine Inbetriebnahme der „StUB“ im Jahre 2019 vor.

Kosten und Finanzierung (siehe auch Anlage 4)

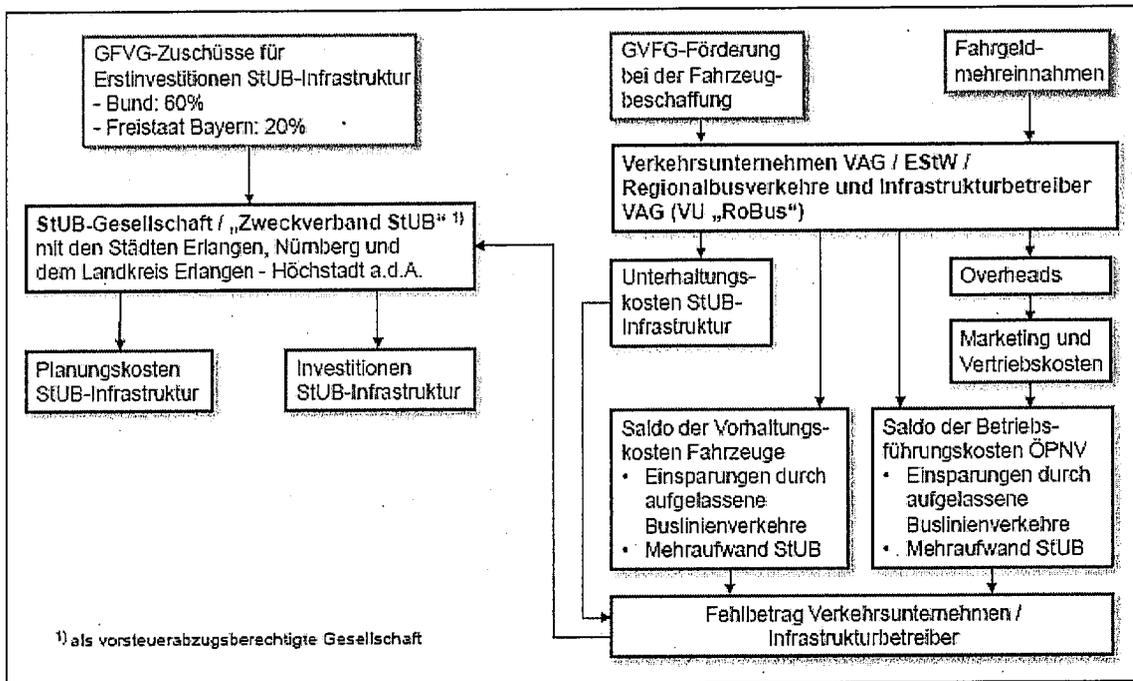
Für die vom Zuschussgeber Bund zu erwartenden abschließenden Anpassungen des Gutachtens bzw. ergänzenden Untersuchungen müssen weitere ca. 20.000 € als Anteil der Stadt Erlangen im Jahr 2012 bereitgestellt werden.

Weitere Kosten für das Projekt fallen voraussichtlich ab dem Jahr 2013/2014 an. Zu diesem Zeitpunkt ist auch eine Aufstockung des Personals in der für die StUB zuständigen Fachabteilung notwendig.

Für die Realisierung und den Betrieb der StUB sind im Wesentlichen zwei Gruppen von Vorhabensbeteiligten vorgesehen:

- Die ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Erlangen, Stadt Nürnberg und Landkreis Erlangen-Höchstadt, die einen „Zweckverband StUB“ gründen.
- Die Verkehrsunternehmen VAG, ESTW und die Regionalbusbetreiber.

Um die Verkehrsunternehmer durch den Betrieb der Stadtumlandbahn nicht zu belasten, ist vorgesehen, dass ein möglicher „Zweckverband StUB“ entsprechende Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen leistet. Eine mögliche Organisationsstruktur für die Finanzierung des Projektes könnte wie folgt aussehen:



Der „Zweckverband StUB“ würde außer durch die GVFG-Zuschüsse im Wesentlichen durch die beteiligten Gebietskörperschaften gemäß dem für die Zweckvereinbarung auszuhandelnden Aufteilungsschlüssel finanziert. Als Ergebnis der Folgekostenrechnung für das gesamte StUB-Netz ermittelte der Gutachter bei Zugrundelegung dieser Struktur für den „Zweckverband StUB“ folgende Werte:

Gesamtinvestitionskosten StUB-Infrastruktur (inkl. Planung):	280,5 Mio. €
GVFG-Förderung:	154,6 Mio. €
Verbleibender kommunaler Investitionsanteil:	125,9 Mio. €

Auf Erlangen entfallen hiervon unter Zugrundelegung des Kostenteilungsschlüssels nach einem angenommenen Territorialprinzip (57 %):

71,8 Mio. €

Unterstellt man, dass diese Summe auf dem Kapitalmarkt finanziert werden muss (angenommener Kalkulationszinssatz 5 %), addiert noch die laufenden Betriebskosten und zieht die Fahrgeldmehreinnahmen ab, so ergeben sich für Erlangen ab dem Jahr der Inbetriebnahme folgende jährlichen Gesamtfolgekosten:

6,43 Mio. €

Dieser Betrag verändert sich in den darauf folgenden Jahren nur noch durch die Inflationsrate.

Der Kostenaufteilungsvorschlag basiert derzeit ausschließlich auf dem Territorialprinzip. Wenn bei den Verhandlungen mit den weiteren beteiligten Gebietskörperschaften andere Aufteilungskriterien vereinbart werden (z. B. Nutzen oder Fahrgastzahlen), kann es zu Kostenverschiebungen kommen. Dies wird derzeit in möglichen Varianten und Parametern zwischen den Gebietskörperschaften diskutiert.

Auch eine zeitliche Streckung des Projektes gegenüber dem vom Gutachter vorgesehenen Zeitplan würde zu einer Reduzierung der jährlichen Kosten führen.

Eine weitere Kostensenkung würde auch durch eine liberalere Förderpraxis mit teilweiser Bezuschussung von Streckenabschnitten ohne eigenen Bahnkörper, wie sie in anderen Bundesländern üblich ist, bewirkt. Insgesamt ist bei der Ausführung auf einen sinnvollen und wirtschaftlichen Ausbau zu achten.

Weitere Inhalte des Gutachtens werden auf der öffentlichen Informationsveranstaltung am 12.06.2012 um 19:00 im E-Werk erläutert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung empfiehlt das „StUB T-Netz“ zum Beschluss (Antrag a).

Das „StUB L-Netz“ ist nur Unter-Variante bzw. Baustufe des „StUB T-Netzes“. Bei Beantragung des „StUB-L-Netzes“ alleine wäre nämlich bei einer später gewünschten Ergänzung um den Ost-Ast für letzteren eine separate Wirtschaftlichkeitsberechnung notwendig.
Das „RoBus-Netz“ hat eine geringere verkehrliche Wirkung auf die Verteilung des Modal-Splits. Es wird daher vorrangig die Realisierung der StUB empfohlen.

In Erlangen ist ein Beschluss für eine StUB oder das „Regional optimiertes Busnetz“ zugleich ein Votum für die jeweils notwendige Kosbacher Brücke als ÖPNV-Trasse.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zusammengefasst sieht der Zeitplan für das Projekt wie folgt aus:

<u>Aufgabe</u>	<u>Zeit</u>
Ablaufplan Grundsatzentscheidung und Aufnahme in Bundesförderprogramm:	
UVPA-Behandlung zum weiteren Vorgehen	17.04.12
Abstimmung Zuschussbedingungen mit dem Bund	21.05.12
UVPA „Grundsatzbeschluss StUB“ - Gutachten	12.06.12
Öffentliche Informationsveranstaltung des VGN im E-Werk	12.06.12
Stadtrat „Grundsatzbeschluss StUB“ – Beschluss	
Informeller Antrag zur Aufnahme StUB in das Bundesförderprogramm	III / 2012
Abstimmung der finanziellen Verteilung zw. ER / N / ERH	II-III / 2012
Entscheidung Bundesverkehrsministerium über Aufnahme in Programm	ca. 2013
Durchführung „formeller Zuschussantrag StUB“	...

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	20.000 €	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

Die unter Ziffer 1 Ergebnis/Wirkungen stehende „Präambel“ ist um folgende finanzwirtschaftliche Aspekte zu ergänzen:

- Seit Jahren weist die Rechtsaufsichtsbehörde auf die angespannte wirtschaftliche Situation der Stadt Erlangen hin und hat hierauf mit zum Teil äußerst einschneidenden Auflagen zu den Haushaltsgenehmigungen reagiert.

- Die „mittelfristige Finanzplanung“ (Haushalt 2012 S. 638) weist schon heute, also noch ohne Ausgaben für die StUB, in den Jahren 2012 bis 2015 Finanzmittelfehlbeträge von kumuliert 41,4 Mio. € aus.
- Zu Beginn des Rechnungsjahres 2012 hat die Stadt Schulden aus Krediten und kreditähnlichen Rechtsgeschäften von 146,5 Mio. € (Haushalt 2012 S. 65).
- Lt. Nr. 1 dieser Vorlage würden sich die Schulden der Stadt durch die Investitionskosten der StUB in Höhe von 71,8 Mio. € erhöhen, da der Stadt zur Finanzierung der Ausgaben keine Rücklagen zur Verfügung (Haushalt 2012 S.97) stehen. Vielmehr weist die mittelfristige Finanzplanung schon ohne StUB Fehlbeträge aus, die finanziert werden müssen.
- Die o. g. Fehlbeträge in der Finanzplanung würden sich durch die Gesamtfolgekosten (soweit erkennbar mit Zinsaufwendungen, aber ohne Tilgung der Investition) der StUB – lt. Vorlage – um 6,4 Mio. € pro Jahr erhöhen.
- Ob sich diese Folgekosten- wie in der Vorlage benannt – tatsächlich nur durch die Inflationsrate erhöhen, kann aus der Vorlage nicht erkannt werden. Zumindest im Laufe der Jahre nötige Ersatzinvestitionen dürften zusätzlich anfallen.
- Die Investition würde durch zu buchende Abschreibungen den Ergebnishaushalt in eine noch größere „Schiefelage“ bringen. Fehlbetrag im lfd. Jahr: 10,8 Mio. € (Haushalt 2012 S.94).
- Eine Finanzierung der durch die StUB bedingten Ausgaben hätte einschneidende Konsequenzen, z. B.
 - Kürzung des Investitionsprogramms, z. B. im Bereich der Schulsanierung
 - Erhöhung von Steuern, z. B. ließen sich Mehrerträge von 6,4 Mio. € durch eine Anhebung des Hebesatzes bei der Grundsteuer auf rd. 600 Punkte generieren.
- Bemerkenswert: Für 5.700 Personen Mehrverkehr pro Tag im ÖPNV (Vergleich optimiertes Busnetz zu StUB) fallen ca. 270 Mio. € höhere Investitionskosten an.

Fazit:

Der Bauunterhaltsrückstand in dreistelliger Millionenhöhe bei städtischen Gebäuden und Infrastruktureinrichtungen spricht dagegen ein neues Projekt zu wagen.

Unter den vorgenannten finanziellen Rahmenbedingungen kann die Kämmerei die StUB derzeit nicht als Lösung für die Erlanger Verkehrsprobleme ansehen. Bei geänderten Parametern, z. B. eines für die Stadt günstigeren Kostenteilungsschlüssels, z. B. nicht nach dem Territorialprinzip - siehe Vorlage – sondern ggfs. nach Fahrgastaufkommen, könnte sich eine andere Beurteilung aus finanzieller Sicht ergeben.

Anlagen:

Anlage 1: Übersichtsplan Trassenführung StUB-T-Netz

Anlage 2: Beschluss zur StUB der Stadt Nürnberg

Anlage 3: Beschluss zur StUB der Stadt Herzogenaurach

Anlage 4: Zusammenfassung der Ergebnisse der StUB-Studie für das Informationsgespräch mit dem Zuschussgeber Bund am 21.05.2012 (weitere Zusammenfassung der Präsentationsunterlagen des letzten StUB-AK, die in der UVPA-Vorlage vom 17.04.2012 enthalten waren)

Anlage 5: Einladungsschreiben für die öffentliche Informationsveranstaltung des VGN über die Ergebnisse der „Standardisierten Bewertung“ am 12.06.2012

Anlage 6: Häufig gestellte Fragen (FAQ) zu StUB und RoBus

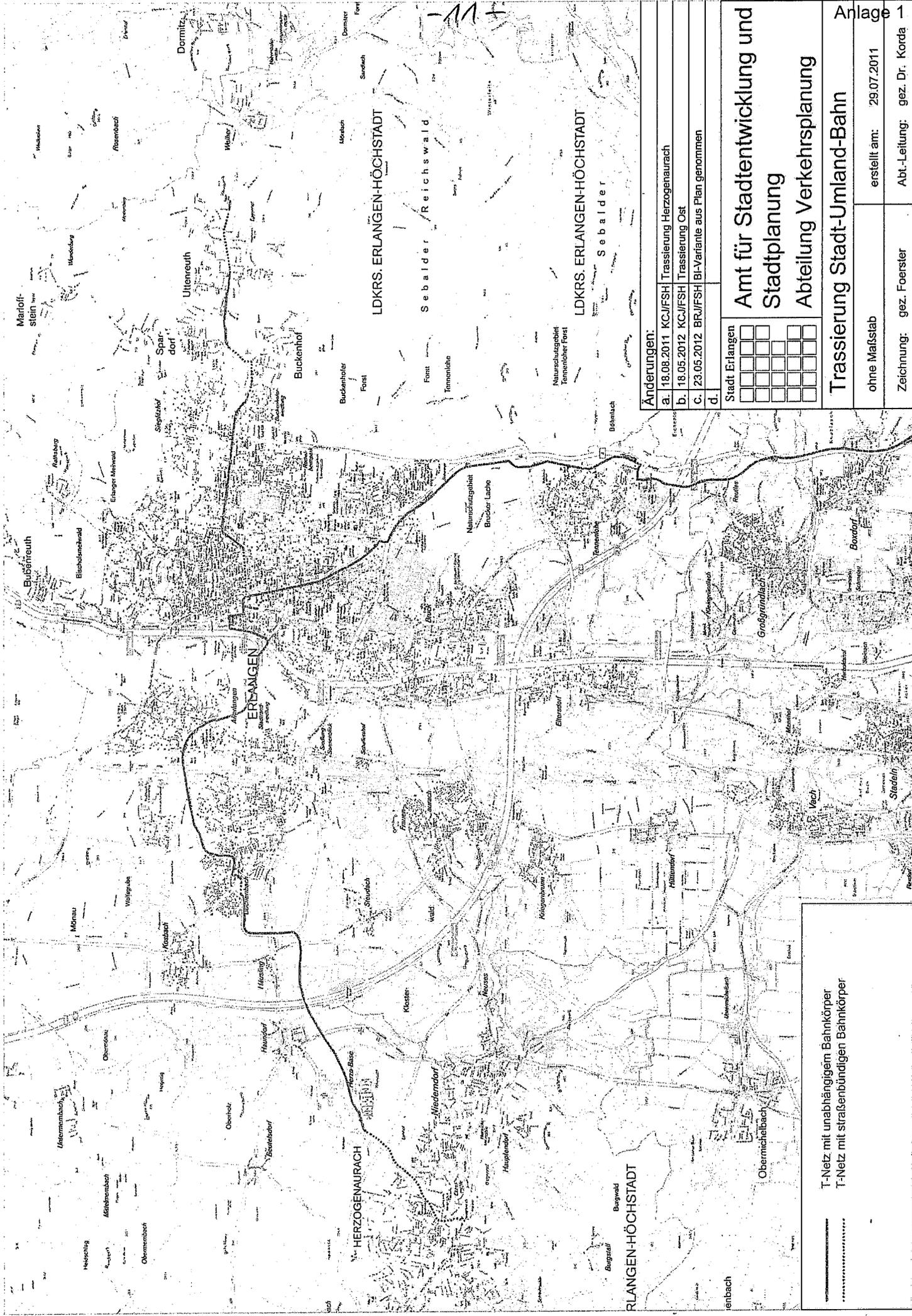
Anlage 7: Frage Planungskosten

Anlage 8: Grundlagen Folgekostenrechnung und Sensitivitätsbetrachtung

Anlage 9: Stellungnahme des Referates für Wirtschaft und Finanzen zur Vorlage Stadt

III. Abstimmung
siehe Anlage

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang



T-Netz mit unabhängigen Bahnkörper
 T-Netz mit strassenbündigen Bahnkörper

Änderungen:

a.	18.08.2011	KCJ/FSH	Trassierung Herzogenaurach
b.	18.05.2012	KCJ/FSH	Trassierung Ost
c.	29.05.2012	BRJ/FSH	BI-Variante aus Plan genommen
d.			

Stadt Erlangen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Amt für Stadtentwicklung und
 Stadtplanung**
Abteilung Verkehrsplanung

Trassierung Stadt-Umland-Bahn

ohne Maßstab	erstellt am: 29.07.2011
Zeichnung: gez. Foerster	Abt.-Leitung: gez. Dr. Korda



TOP: _____

I. Beschluss

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 24.05.2012

öffentlich

Betreff:

Stadtbahn Erlangen - Stadt-Umland-Bahn (StUB) - T-Netz
hier: Sachstand und weiteres Verfahren

Abstimmungsergebnis:

- einstimmig
- angenommen/beschlossen, mit : Stimmen
- abgelehnt, mit Stimmen

Beschlusstext:

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis und beschließt, die Verlängerung der Stadtbahn nach Erlangen im Rahmen des StUB-T-Netzes zu unterstützen.
2. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, Verhandlungen mit den beteiligten Aufgabenträgern aufzunehmen, um eine Zweckvereinbarung vorzubereiten.
3. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung, Planungen für den Streckenabschnitt der StUB Erlangen bis zur Stadtgrenze mit einer ortsnahe Trassierung im Bereich Boxdorf – Großgründlach / Reutles vorzunehmen und einen alternativen Straßenbahnendhaltepunkt bei Reutles vertiefend zu untersuchen. Die Ergebnisse und eine vorläufige Kostenschätzung sind dem Verkehrsausschuss vorzulegen.

II. Ref.VI/Vpl

III. Abdruck an:

- Ref. I/OrgA
- Ref. II/Stk
-

Vorsitzende(r):

Referent(in):

Schriftführer(in):

Auszug

aus der Niederschrift über die Sitzung des Stadtrates am 29.09.2011

Die Behandlung des Tagesordnungspunktes war: - öffentlich -

7. **Standardisierte Bewertung StUB L-Netz; Erste Ergebnisse und weitere Vorgehensweise**

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach beschließt:

Die Stadt Herzogenaurach nimmt die Ergebnisse der Standardisierten Bewertung für die StUB „L-Variante“, insbesondere den errechneten und sehr belastbaren Nutzen-Kosten-Index von 1,10, positiv zur Kenntnis. Das hiermit erzielbare Fahrgastpotenzial rechtfertigt aus Sicht der Stadt Herzogenaurach eindeutig einen schienengebundenen Nahverkehr von Herzogenaurach über Erlangen nach Nürnberg.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse mit den beteiligten Gebietskörperschaften, insbesondere dem Landkreis Erlangen-Höchstadt, als zuständigem Aufgabenträger des ÖPNV für Herzogenaurach, und dem ZVGN/VGN abzustimmen, um gemeinsam und in enger Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (StMWiVT) auf Basis der L-Variante einen 1. Bauabschnitt einer Stadt-Umland-Bahn zu realisieren.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie wird aufgefordert, die Schienenanbindung Herzogenaurachs per Stadtbahn in eine von Bund und Land gemeinsam zu finanzierende Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) aufzunehmen.

Die Stadt Herzogenaurach ist bereit, einen finanziellen Beitrag für die Planung und Realisierung zu leisten.

Abstimmungsergebnis:

Ja: 28 Nein: 0

F.d.R.d.A

Herzogenaurach, 30.09.2011
Stadt Herzogenaurach

Verteiler: 1 x 10
1 x 20
1 x 60
1 x 61
1 x 65

Höfler
(Verwaltungsrat)

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: 26.09.2012

Antragsnr.: 117/2012

Verteiler: OBM, BM, Fraktionen

Zust. Referat: VI

mit Referat:

Erlangen, den 26.9.2012

Ergänzungsantrag zum TOP 22 der Stadtratssitzung am 27.9.2012
Gemeinsamer Antrag der SPD, Grünen Liste, ÖDP, Erlanger Linke und StR Heinze

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die StUB ist ein großes und bedeutendes Infrastrukturprojekt für Erlangen und für die gesamte Region. Da auch bei den Befürwortern einer Anmeldung dieses Projektes beim Bund noch viele Fragen offen sind, sollen diese im Rahmen des weiteren Verfahrens auf dem Weg zu einer endgültigen Entscheidung abgearbeitet werden.

1. Finanzierung

Ein Projekt dieses Ausmaßes wird die Stadt Erlangen und die anderen beteiligten Gebietskörperschaften in erheblichem Maß finanziell belasten. Deshalb muss jede Anstrengung unternommen werden, die Kosten insgesamt und insbesondere für die Stadt Erlangen zu senken und die Fördermittel zu maximieren.

a. Der Stadtrat fordert von den Zuschussgeber (Bund und Land) die Förderpraxis in folgenden Punkten zu verändern. Die Verwaltung wird beauftragt diese Forderungen zu kommunizieren und mit den Zuschussgebern zu verhandeln.

- Förderung auch von Streckenabschnitten ohne eigenen Gleiskörper aber mit Bevorrechtigung für die StUB
- Sonderförderung für eine Hochschullinie Erlangen - Nürnberg (90% statt 80%)
- Sonderförderung für den Landkreis Erlangen-Höchstadt (90% statt 80%)
- Unterstützung des laufenden Betriebs, zumindest der Hochschullinie

Auch wird die Verwaltung beauftragt, von Bund und Land eine belastbare Aussage über die Förderung des Projektes für den Zeitraum nach 2019 einzufordern.

b. Weiterhin ist die Verteilung der Kosten zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften auszuverhandeln. Dabei sollen Erfahrungen aus anderen Städten in ähnlichen Situationen einbezogen werden. Eine stärkere Gewichtung der Nutzerzahlen der StUB soll zu Kostensenkungen für die Stadt Erlangen führen.

2. Bürgerbeteiligung

Die Verwaltung erarbeitet ein umfassendes Konzept zur Information, Konsultation und Einbeziehung der BürgerInnen in die Entscheidungen bei den weiteren Planungen der StUB und legt dieses dem Stadtrat zur Entscheidung vor.

Das Konzept soll weit über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen. Zu prüfen sind dabei insbesondere folgende Instrumente:

- Projektbeirat
- Bürgerforen/ Planungszellen
- Mediation/ Moderation
- Clearingstelle

3. Organisation

Sowohl für Planung und Bau als auch für den Betrieb der StUB sind neue organisatorische Strukturen zu schaffen, da alle drei beteiligten Gebietskörperschaften einbezogen werden müssen und der heutige Betreiber des Erlanger ÖPNV, die Erlanger Stadtwerke, den Betrieb nicht leisten können.

Die Verwaltung wird daher beauftragt, dem Stadtrat Vorschläge für eine Organisation zu unterbreiten, unter deren Dach Planung, Bau und Betrieb der StUB effizient, aber unter Wahrung der Interessen der Gebietskörperschaften, gewährleistet werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Florian Janik
für die SPD-Fraktion

Susanne Lender-Cassens
für die Fraktion der Grünen Liste

Frank Höppel
für die ÖDP

Eckart Wangerin
für die Erlanger Linke

Frank Heinze
StR



f.d.R. Saskia Coerlin
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion

I.

Stadt Erlangen

Der Oberbürgermeister

Frau
Staatssekretärin Katja Hessel
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technik
Prinzregentenstraße 28
80538 München

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/13-1/kuf

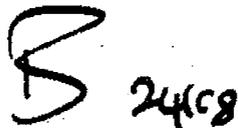
24. August 2012

Sehr verehrte Frau Staatssekretärin,

mit großem Interesse habe ich in den Nürnberger Nachrichten vom 23. August Ihre unterstützende Stellungnahme für die Straßenbahn von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach zur Kenntnis genommen. Unbestritten ist ein derartiges schienengebundenes Verkehrssystem attraktiv, gleichwohl bedeutet es für die betroffenen Kommunen enorme Investitions- und Folgekosten.

Sehr verehrte Frau Staatssekretärin, Ihr Haus hat es in der Hand, den betroffenen Gebietskörperschaften die Investitionsentscheidung zu erleichtern. Sagen Sie uns zu, dass die StUB wie die U-Bahn nach Garching mit 90 Prozent gefördert wird und sagen Sie uns weiter zu, dass die Straßenbahntrassen, die nicht auf eigenen Bahnkörpern verlaufen, vollständig von Ihrem Ministerium bezuschusst werden wie dies in vielen anderen Bundesländern üblich ist.

Ich freue mich auf Ihre verbindliche Zusage und verbleibe
mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

I.

Stadt Erlangen

Der Oberbürgermeister

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie
Herrn Staatsminister Martin Zeil
Prinzregentenstraße 28
80525 München

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/ke009

28. August 2012

Sehr geehrter Herr stellvertretender Ministerpräsident,

wie Ihnen vermutlich bekannt ist, werden in den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach derzeit Überlegungen über eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 von Nürnberg über Erlangen nach Herzogenaurach bzw. Uttenreuth angestellt. Mit Preisstand 2006 belaufen sich die Gesamtkosten für das Projekt „Stadt-Umland-Bahn“ (StUB) auf ca. 280 Millionen Euro. Das Projekt ist mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,10 nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz grundsätzlich förderfähig und befindet sich derzeit zur Prüfung in Ihrem Ministerium.

Im Rahmen der Föderalismusreform I ist vereinbart worden, dass der Bund ab 2019 nicht mehr für die Gemeindeverkehrsfinanzierung zuständig ist. Seit der Reform stellt der Bund für die entfallenen Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz im Rahmen des so genannten Entflechtungsgesetzes noch jährlich 1,34 Milliarden Euro zur Verfügung. Diese können von den Ländern für den Neu- und Ausbau von kommunalen Schienenwegen und Straßen eingesetzt werden. Die Mittel sollen jährlich abgesenkt werden und ab dem Jahr 2020 vollständig entfallen.

Realistischerweise wird das Projekt zur Verlängerung der Straßenbahn nicht bis 2019 abgeschlossen sein. Ich wäre Ihnen daher sehr dankbar, wenn Sie mir verbindlich mitteilen könnten, ob der Freistaat Bayern in die Finanzierung einsteigt, die bisher der Bund geleistet hat. Dies würde uns die erforderliche Planungssicherheit gewährleisten.

Ich sehe Ihrer Antwort vor allem deshalb mit großem Interesse entgegen, da der Stadtrat der Stadt Erlangen am 27. September 2012 entscheiden muss, ob die Planungen zur Verlängerung der Straßenbahn aufgenommen werden sollen oder nicht.

Zu Ihrer Kenntnis habe ich Ihnen ein Schreiben zur Finanzierung der StUB beigelegt, das ich in der vergangenen Woche Frau Staatssekretärin Katja Hessel geschickt habe.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis

II. OBM z.K.

Stadt Erlangen

Der Oberbürgermeister

Vorab per Fax an:
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technik
Prinzregentenstraße 28
80538 München

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Telefon 0 91 31 / 86 22 00
Telefax 0 91 31 / 86 21 12
E-Mail stadt@stadt.erlangen.de
Internet <http://www.erlangen.de>
Az. OBM/kei

20. September 2012

Grundsatzentscheidung Stadt-Umland-Bahn/ Finanzierung

Sehr verehrte Frau Staatssekretärin Hessel,

ich möchte Sie freundlich an mein Schreiben vom 24. August 2012 erinnern, in dem ich Sie um die Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik bei der Finanzierung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) gebeten habe. Wie Sie wissen, entscheidet der Stadtrat der Stadt Erlangen am 27.09.2012 über dieses Infrastrukturprojekt, das die größte Einzelinvestition in der Geschichte der Stadt Erlangen darstellt.

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir bis dahin eine Rückmeldung geben könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Siegfried Balleis



-19-

**Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**
Staatssekretärin Katja Hessel, MdL

WV 27109 9⁶⁰

Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Oberbürgermeister der Stadt Erlangen
Herrn Dr. Siegfried Balleis
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Per Fax 09131/862112

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
24./28.8.2012

Bitte bei Antwort angeben
Unser Zeichen, Unsere Nachricht vom
VII/4 - 7170/540/4

Telefon
089 2162-2505
Telefax
089 2162-2760

Oberbürgermeister - Eingang	
26. SEP. 2012 B 2409	
Ref. VI	ZwBescheid
Kopie an ORB	U-Entwurf
	Ausl.-Vorlage
	Rücksprache
	Ref. Bespr.
	bis / am

München,
26.09.2012

Grundsatzentscheidung Stadt-Umland-Bahn / Finanzierung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für Ihre Schreiben vom 24. und 28. August 2012 bedanke ich mich auch im Namen von Herrn Staatsminister Zeil, der mich auch um die Beantwortung des an ihn gerichteten Schreibens gebeten hat.

Die von Ihnen angesprochenen Punkte sind im Rahmen des Spitzengesprächs am 18. September 2012 in Erlangen zwischenzeitlich thematisiert worden. Insbesondere hatte ich darauf hingewiesen, dass aus meiner Sicht nur ein stufenweises Vorgehen sinnvoll möglich ist, bei dem zunächst die Grundsatzentscheidungen der beteiligten Kommunen erfolgen und damit die Weichen für die Weiterverfolgung des kommunalen Verkehrsprojekts gestellt werden. Erst danach – und letztlich erschöpfend erst zum Ende der Planung – können die Einzelheiten zur Finanzierung geklärt werden.

Ich kann Ihnen aber meine politische Unterstützung dafür versichern, eine Finanzierung für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) einschließlich eines substanziellen Beitrags des Freistaats zu gegebener Zeit sicherzustellen. Wie

Hauptgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Bayer. Energieagentur Energie Innovativ
Prinzregentenstr. 24, 80538 München

Telefon Vermittlung
089 2162-0
Telefax
089 2162-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U4, U5 (Lehel)
18, 100 (Nationalmuseum/
Haus der Kunst)

|| ! ?

schon in dem Gespräch zugesagt, werde ich mich insbesondere dafür einsetzen, dass vor dem Hintergrund der regionalen Bedeutung der StUB und der Höhe der nicht zuwendungsfähigen Kosten sowohl eine Änderung des für die Zuwendungsfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ausschlaggebenden Kriteriums des unabhängigen Gleiskörpers geprüft wird und über die Möglichkeiten der GVFG-Förderung hinaus eine ergänzende Förderung der StUB durch den Freistaat Bayern erfolgen kann. Dadurch wäre eine deutliche Reduzierung der kommunalen Finanzierungsanteile möglich.

Abschließend möchte ich als Politikerin der Metropolregion nochmals betonen, dass ich im Zuge der bevorstehenden Grundsatzentscheidung auch aus der Stadt Erlangen ein so klares Votum für die StUB sehr begrüßen würde, wie es von den anderen Kommunen abgegeben worden ist.

Mit freundlichen Grüßen



Katja Hessel

Das Beckenbauer-Prinzip sollte heute nicht ausreichen

Das schlimmste, was der Wende in der Verkehrspolitik drohen könnte, wäre ein taktisches Ja windelweicher Skeptiker

Wenn am heutigen Spätnachmittag der Erlanger Stadtrat für oder gegen eine Stadt-Umland-Bahn (StUB) stimmen wird, sollten die Beobachter genau hinschauen: Der „positive“ Beschluss des Kreistages jedenfalls ist kein Vorbild an Verbindlichkeit – möglicherweise ist deshalb auch die Mehrheit so groß dafür ausgefallen.

ERLANGEN – Dem Herzogenauracher Bürgermeister und SPD-Kreistatsrat German Hacker ist wohl kaum zu widersprechen, wenn er vor einer Überbewertung des „zaghaften Ja“ des Kreistages zur StUB warnt. Wer sich – wie am letzten Freitag im Landratsamt Erlangen-Höchstadt – alle Optionen offen hält, eine Keitwendung zu machen, wenn es ernst wird, also anfangt finanziell weh zu tun, dem ist nicht zu trauen. So jedenfalls

Hackers sicher nicht ganz unbegründeter Verdacht.

Die Erlanger Stadträte wären jedenfalls für die heutige Sitzung gut beraten, wenn sie sich nicht (wahl-)taktisch verhalten und einem Projekt zustimmen würden nach dem Beckenbauer-Motto: Schaunmermal, dann schammerscho. Die Versuchung, nach außen den Fortschrittsfreund zu geben, laise aber auf ein „objektiv“ erzwungenes Scheitern des Projekts zu setzen, ist leider nicht von der Hand zu weisen.

Appetitthäppchen

Etwas erleichtert wird solche „Geschmeidigkeit“ aber auch durch Versuche, das Projekt in Appetithäppchen zu zerlegen, um es leichter verständlich und damit zustimmungsfähig zu machen. So warten die SPD, die

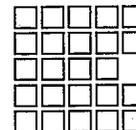
Grüne Liste, die ÖDP, die Erlanger Linke und der Stadtrats-Prat mit einem Ergänzungsantrag zur heutigen Stadtratstagesordnung auf, indem sie betonen, es müsse „jede Anstrengung unternommen werden, die Kosten insgesamt und insbesondere für die

MEINUNG & HINTERGRUND

Stadt Erlangen zu senken und die Fördermittel zu maximieren“. Diese Selbstverständlichkeit wird dann erhöht von dem Verlangen nach erhöhten Förderquoten, aber auch nach der Neuverhandlung des Kostenschlüssels nach einer Nutzerquote statt des Territorialprinzips – was die anderen StUB-Partner sicher freuen dürfte.

Das alles, wie auch die Forderung nach einer ausführlichen Bürgerbeteiligung durch zum Teil neu zu schaffende Foren und Beiräte, ist gewiss aller Ehren wert. Ob es der Klärung der Frage dient, ob es zu einem Paradigmenwechsel im öffentlichen Personennahverkehr in Erlangen (und Teilen des Landkreises) kommen soll, ist allerdings eher fraglich.

Das nicht wenige Geld, das heute zum Ausbau eines T-Netzes benötigt wird, wäre erst der Auftakt für eine neue Verkehrspolitik. Ob diese neue Verkehrspolitik – die von Fachleuten als unvermeidlich prognostiziert wird – heute eingeleitet wird, hängt erkennbar von echten Überzeugungen und klaren Mehrheiten ab. Sonst könnte sonst wird die nächste Kommunalwahl jeden Beschluss wieder „kassieren“ – so, oder so. PETER MILLIAN



I. Schreiben an:

Stadt Erlangen Postfach 3160 91051 Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Grundstückseigentümer
von Grundstücksflächen am Geisberg

Gebäude: Gebbertstraße 1
Zimmer: 330
Kontakt: Frau Willmann-Hohmann
Telefon: 0 91 31 / 86- 1301
Telefax: 0 91 31 / 86- 1304
E-Mail: Annette.Willmann-Hohmann@stadt.erlangen.de

Nutzen Sie unsere Angebote im Internet:
<http://www.erlangen.de/stadtplanung>

Unser Zeichen / Schreiben:
VI/61/HC014

Ihr Schreiben / Zeichen:

Datum:
27. Juli 2012

Entwicklung Gewerbegebiet Geisberg

«Anrede»

als Eigentümerin bzw. Eigentümer von Grundstücksflächen am Geisberg im Ortsteil Frauenaarach möchten wir Sie darüber informieren, dass der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates (UVPA) in seiner Sitzung vom 17. April 2012 die Verwaltung einstimmig beauftragt hat, das Gewerbegebiet Geisberg auf Basis des beiliegenden Rahmenplanes zu entwickeln.

Nachdem in den zurückliegenden Jahren vorrangig vorhandene Gewerbeflächen nachverdichtet (z.B. Henri-Dunant-Straße) oder nachgenutzt (z.B. ehem. Großkraftwerk Franken II) wurden, ist nun auch die Entwicklung neuer Gewerbeflächen erforderlich, um den vorhandenen Gewerbeflächenbedarf auch künftig decken zu können. Das künftige Gewerbegebiet Geisberg soll sich hierbei in erster Linie an das produzierende und sonstige Gewerbe sowie an Handwerksbetriebe richten.

Um dieses Ziel zu verwirklichen, sieht der o.g. UVPA-Beschluss im Wesentlichen folgende Maßnahmen vor:

- **Bauleitplanung – Aufstellung eines Bebauungsplans mit integriertem Grünordnungsplan**
Es ist ein Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan einschließlich der hierfür erforderlichen Fachgutachten aufzustellen, der die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erschließung und Neugestaltung des Gewerbegebietes Geisberg schaffen wird.
Neben den im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) dargestellten gewerblichen Bauflächen wird auch das nördlich angrenzende Grundstück einbezogen werden. Der FNP wird daher für diese Grundstücksfläche im Parallelverfahren zu ändern sein.
- **Bodenordnung – Baulandumlegung gem. Baugesetzbuch**
Die vorhandenen Grundstücke sind zur Erschließung und Neugestaltung des künftigen Gewerbegebietes so neu zu ordnen, dass nach Lage, Form und Größe für die bauliche und sons-

Öffnungszeiten: Mo 08.00-12.00 Uhr, 14.00-18.00 Uhr; Di, Mi, Fr 08.00-12.00 Uhr; Do 08.00-14.00 Uhr

Haltestelle: Zollhaus

Buslinien: 208, 209, 210, 252, 284, 285, 293, 296

Konten der Stadtkasse:
Sparkasse Erlangen

Kto. 31

BLZ 763 500 00

Flessabank Erlangen
VR-Bank Erlangen-Höchstadt-
Herzogenaurach eGKto. 880 035
Kto. 400BLZ 793 301 11
BLZ 763 600 33

HypoVereinsbank

Kto. 4 536 657

BLZ 763 200 72

Postbank Nürnberg

Kto. 47 78-855

BLZ 760 100 85

Hinweise zur elektronischen Kommunikation unter www.erlangen.de/kommunikation

tige Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke entstehen. In diesen Prozess der Baulandumlegung werden Sie als Eigentümerin bzw. Eigentümer und ggf. auch Ihre Pächter derart eingebunden sein, dass Ihre persönlichen Interessen und die Ihrer Pächter angemessen gewahrt bleiben werden.

Nachdem wir derzeit Grundlagen ermitteln und Rahmenbedingungen klären, wird der UVPA die einleitenden Beschlüsse zur Bauleitplanung und Bodenordnung voraussichtlich in seiner Sitzung am 16. Oktober 2012 fassen. Unmittelbar anschließend werden wir Sie als Eigentümerin bzw. Eigentümer und Ihre Pächter zu einer Veranstaltung einladen, in der wir Sie eingehender informieren werden und Sie die Gelegenheit haben werden, die anstehenden Schritte mit uns zu erörtern.

Für Rückfragen und Erläuterungen stehen Ihnen rund um die Bauleitplanung und grundsätzlichen Aspekten Herr Heuer (Telefon 09131 - 86 1341) und zur Bodenordnung Herr Lange (Telefon 09131 - 86 1322) im Amt für Stadtentwicklung Stadtplanung gerne zur Verfügung.

In Erwartung Ihrer Mitwirkungsbereitschaft und einer guten Zusammenarbeit für die Zukunft verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Willmann-Hohmann
Amtsleiterin

Anlage

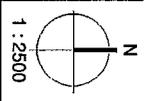
- II. Kopie <Fraktionen des StR und Einzelstadträte> z.K.
- III. Kopie <Ref. VI> z.K.
- IV. Kopie <Amt 13-3/Hr. Pickel> z.K. ü. m.d.B. um Information der Ortsbeiräte Frauenaarach und Kosbach
- V. Kopie <Amt 23> und <Amt 31> z.K.
- VI. Kopie <Abt. 612> z.K. / z.W.
- VII. SG 611.1 z.A.

-24-

LSG Rittersbachtal

Unterförsche
20 N - Leitung
EON Bayern KG

20 N - Leitung
EON Bayern KG
mit 10m Schutzstreifen



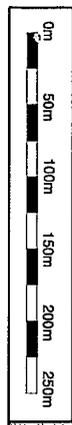
Main-Donau-Kanal

Wasserleitung DN 600
mit 10m Schutzstreifen
WFO

Gasleitung DN 200
mit 6m Schutzstreifen
ESTW

Wasserleitung DN 700
mit 10m Schutzstreifen
WFW

Gewerbegebiet Geisberg	
Plangebiet insgesamt	28,56 ha
Straßen- und Wegeflächen	2,92 ha
Grünflächen	4,78 ha
Netto-Bauland	21,46 ha
Flurstück - Eigentümer: Stadt Erlangen	



Palmenplan Gewerbegebiet Geisberg
Variante 1 a
27.04.2009
61.1
Hauer

STADT ERLANGEN
Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung

