Einladung

Stadt Erlangen

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

6. Sitzung • Dienstag, 11.06.2013 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

Inhaltsverzeichnis siehe letzte Seite(n)

Werkausschuss EB 77:

6.	Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77	
7.	Fraktionsantrag Nr. 008/2013 der SPD-Fraktion: Müllablagerungen an Wertstoffcontainerstandplätzen	772/013/2013 Beschluss
8.	Anfragen Werkausschuss EB77	

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss:

9.	Mitteilungen zur Kenntnis	
9.1.	Radlerhearing 2012/Protokoll	31/200/2013 Kenntnisnahme
9.2.	Aktion Stadtradeln in Erlangen vom 5. Juli bis zum 25. Juli 2013	31/221/2013 Kenntnisnahme
9.3.	Doktorsweiher - ökologische Aufwertung zur Ausgleichsbilanzierung	31/222/2013 Kenntnisnahme
9.4.	Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 18.04.2013 bis 13.05.2013	321/099/2013 Kenntnisnahme
9.5.	Gemeinde Heßdorf: 5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans, Beteiligung gemäß §4 Abs. 2 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen	611/201/2013 Kenntnisnahme

9.6.	Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates vom 18.04.2013	611/202/2013 Kenntnisnahme
10.	Anhebung der VGN-Tarife zum 1. Januar 2014	III/056/2013 Gutachten
11.	Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2012 des Amtes 32	32/027/2013 Beschluss
12.	Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2012 des Amtes 23	232/031/2013 Beschluss
13.	Antrag von Anliegern des Wohngebiets Sieglitzhof auf Durchführung von verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger in der Sieglitzhofer Straße zwischen Anderlohr- und Rennesstraße; Fraktionsantrag der SPD Nummer 106/2012 vom 16.8.2012	321/081/2012/1 Beschluss
14.	Auswertung der Unfallstatistik 2012 für das Stadtgebiet Erlangen; Antrag Nr. 126/2012 zur Unfallstatistik 2011	321/100/2013 Beschluss
15.	Gentechnikfreie Bewirtschaftung auf kommunalen Flächen	39/017/2013 Beschluss
16.	Innenstadtentwicklung Erlangen Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes	610.3/023/2011/3 Beschluss
17.	Gemeinde Heßdorf: 6. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans, Beteiligung gemäß §4 Abs. 1 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen	611/203/2013 Beschluss
18.	Stadt Fürth: Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan zur Herausnahme der "Trassenführung in Prüfung" für die Westumgehung; Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen	611/204/2013 Beschluss
19.	Umnutzung eines Gastronomiebetriebs im Erdgeschoss des Gebäudes Innere Brucker Straße 11 in ein Wettbüro **Tischauflage**	611/200/2013 Beschluss
20.	Verkehrsentwicklungsplan Erlangen - Zusammensetzung und Aufgaben des Forums Verkehrsentwicklungsplan	613/140/2013 Beschluss
21.	Anfragen	

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 03. Juni 2013

STADT ERLANGEN
gez. Dr. Siegfried Balleis
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

Die Sitzungsunterlagen können auch unter www.ratsinfo.erlangen.de abgerufen werden.

Ö 7

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/EB77	EB77	**772/013/2013**

Fraktionsantrag Nr. 008/2013 der SPD-Fraktion: Müllablagerungen an Wertstoffcontainerstandplätzen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
EB 773-1, Amt 611-3, Amt 31 Abfallberatung

I. Antrag

1. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.
   Der Fraktionsantrag der SPD-Fraktion, Nr. 008/2013, ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

Die Entsorgung von Verpackungsabfällen erfolgt über Duale Systembetreiber, welche die Dienstleistungen für die operativen Geschäfte ausschreiben und private Entsorgungsunternehmen mit der Durchführung beauftragen. Die in diesen Ausschreibungen festgelegten technischen Vorgaben für Wertstoffcontainer sowie die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung sind vom Auftragnehmer verbindlich einzuhalten. Auftragnehmer für Erlangen ist die Firma Friedrich Hofmann.
Die Wertstoffcontainer für Glas und Metall werden kostenfrei zur Verfügung gestellt und entsprechen den oben genannten lärmschutztechnischen Vorgaben. Individuelle Containerlösungen wie z.B. Unterflurbehälter oder andere Glasbehälter müssen die Kommunen selbst finanzieren.

Jede Standortgestaltung ist individuell und wird grundsätzlich den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Größe und Aussehen der Einhausungen in den Neubaugebieten wurden 1998 in Absprache mit der Grünflächenplanung und dem Stadtplanungsamt festgesetzt. Holz war zu diesem Zeitpunkt die bewährteste Lärmschutz- und Gestaltungslösung. Die Grünplanung und das Stadtplanungsamt bevorzugen aus gestalterischer Sicht (Stadtbild, Sichtachsen, Straßennähe usw.) blickdichte Lösungen. Aber auch in den Neubaugebieten werden inzwischen individuelle Lösungen der Standplatzgestaltung umgesetzt.
Nachdem die Behälter inzwischen einen weitaus besseren Lärmschutz aufweisen, genügt eigentlich ein Sichtschutz. Häufige Erfahrungen sind allerdings, dass Anwohner Lärmschutz einfordern, auch wenn dieser nicht unbedingt erforderlich ist. Da Einhausungen zwar Sicht- und Lärmschutz, aber keinen Schutz vor Vermüllung bieten, ist aus Sicht der Abfallwirtschaft der Verzicht auf Einhausungen und stattdessen eine Gestaltung mit Pflanzungen anzustreben. Wird unbedingt eine Einhausung des Standplatzes gewünscht, dann sollte die Gestaltung möglichst offen und transparent erfolgen sowie maximal Stellwände in L-Form und nur in Ausnahmefällen, bei nachgewiesenem Bedarf, Stellwände in U-Form erhalten.

Die aufgestellten Behälter werden mindestens einmal jährlich durch die Firma Hofmann gereinigt (in 2013 ab 18. Kalenderwoche) und ansonsten in verkehrssicherem Zustand gehalten. Die Wertstoffcontainerstandorte in Erlangen werden wöchentlich bzw. in der Innenstadt mehrmals wöchentlich durch das Straßenreinigungspersonal angefahren und gereinigt. Ablagerungen treten häufig auf, überwiegend sind dies jedoch nur Plastiktüten, die zwischen die Behälter geklemmt werden oder Kartonagen, die zum Transport des Entsorgungsgutes genutzt wurden. Größere Ablagerun-

gen, Sperrmüllhaufen usw. kommen mehrmals monatlich vor und werden ebenso durch Mitarbeiter der Straßenreinigung beseitigt.
Bezüglich der Häufigkeit von Müllablagerungen spielt vor allem das Umfeld (Wohn-, Gewerbegebiet, Gastronomie) und das Einzugsgebiet des Containerstandortes eine große Rolle. Es ist aber auch zu beobachten, dass bei Standorten ohne Einhausung seltener Ablagerungen auftreten.

Der Theaterplatz ist bezüglich der Verschmutzung ein Negativbeispiel. Das Straßenreinigungspersonal entsorgt dort regelmäßig Ablagerungen. Entscheidend ist in diesem Fall nicht die Größe der Einhausung, da diese am Theaterplatz relativ klein dimensioniert ist.
Nachdem die Container ursprünglich frei an der gegenüberliegenden Grünanlage standen, wurden sie anlässlich des Stadtjubiläums an den jetzigen Standort umgesetzt. Die Umhausung wurde zunächst vor allem als Abgrenzung zum Parkverkehr gebaut. Nach der Umstellung traten jedoch massive Bürgerbeschwerden bezüglich der Lärmbelästigung auf, daher wurden dort besonders lärmgeminderte Behälter aufgestellt.
Verursacher der dortigen Verschmutzungen sind vor allem die Gastronomie-Betriebe der Innenstadt, die Ihr Leergut gerne auch außerhalb der Einwurfzeiten entsorgen. Maßnahmen von Seiten der Gewerbeabfallberatung zeigten leider keinen Erfolg.
Um zweckfremde Nutzungen zu verhindern, wurde ein deutlich sichtbares Hinweisschild zur nächsten öffentlichen Toilettenanlage am Theaterplatz angebracht. Zusätzlich wird demnächst die Möglichkeiten zur Ablagerung dadurch minimiert, dass ein Altkleidercontainer aufgestellt wird, der die Leerfläche innerhalb der Einhausung verringert.

Probleme mit verschmutzten Wertstoffcontainerstandplätzen haben alle Kommunen, ein Patentrezept hiergegen ist noch nicht gefunden worden. Versuche anderer Städte reichen von optisch ansprechenderen Containern (z.B. in Fußgängerzonen) bis hin zum Einsatz von Unterflurcontainern im Zuge von städtebaulichen Umgestaltungen (Kosten ca. 25.000€ bis 40.000€). In der Regel sind dies aber kostenträchtige Einzelobjekte, zu deren Vermüllungsgrad derzeit noch keine Informationen vorliegen.

In Erlangen ist die Stadtverwaltung stets für neue Alternativen offen und um optimierende Lösungen bemüht. Auch künftig werden Veränderungen vorhandener oder Neuschaffungen von Wertstoffcontainerstandorten mit der Stadtplanung, der Grünflächenplanung, der Abfallberatung des Umweltamtes und den Ortsbeiräten individuell abgestimmt. Dabei werden die Standorte in Lage, Größe und Aussehen den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepasst und alternative Möglichkeiten, wie z.B. Einhausungen mit zeitgemäßen, der Umgebung angepassten Materialien, transparente oder halbtransparente Lösungen mit Lochplatten oder Stabgittern und /oder attraktiven Einpflanzungen in Erwägung gezogen.

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht 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
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: **Fraktionsantrag 008/2013 SPD Fraktion Müllablagerungen (Anlage 1)**
Fotos (Anlage 2)

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 7

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: 30.01.2013
Antragsnr.: 008/2013
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: III/EB 772
mit Referat:

SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Geschäftsstelle im Rathaus,
1. Stock, Zimmer 105 und 105a
Telefon 09131 862225
Telefax 09131 862181
e-Mail spd@erlangen.de
www.spd-fraktion-erlangen.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Rathaus
91052 Erlangen

Müllablagerungen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Jahren ist es in Erlangen üblich, um Wertstoffcontainer, die in Wohngebieten aufgestellt werden, eine Einhausung aus Holzbrettern zu bauen. Diese Lösung verhindert zwar, dass die unmittelbaren Nachbarn ständig den Blick auf die von der Optik her nicht ansprechenden Container haben. Andererseits lädt die großzügige Dimensionierung der Einhausungen geradezu ein zu wilden Ablagerungen von Müll aller Art. Dies führt immer wieder zu Beschwerden, so vor kurzem am Theaterplatz. Wir beantragen daher zunächst, dass die Verwaltung über die Erfahrungen mit der seither praktizierten Lösung berichtet. Insbesondere interessiert uns, wie häufig es zu Wildablagerungen kam und wer diese beseitigte. Zudem beantragen wir, dass sich die Verwaltung Gedanken macht um architektonisch ansprechendere und möglicherweise auch vom Platzverbrauch günstigere Lösungen, die weniger einladend sind für wildes Ablagern. Diese sollen vor allem im Neubaugebiet zum Zuge kommen. Ein Umbau soll aber auch geprüft werden, sobald Sanierungen im Altbestand nötig werden.

Datum
30.01.2013

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131 862225

Seite
1 von 1

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Florian Janik
Fraktionsvorsitzender

Felizitas Traub-Eichhorn
Sprecherin für Umwelt und Verkehr

Ursula Lanig
stellv. Fraktionsvorsitzende

Robert Thaler
Sprecher für Bauen und Planen

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

Erlangen SPD

Beispiele Wertstoffcontainerstandplätze

- lichte Bepflanzung (Standort Kosbach, Karauschenweg)

- Gestaltung mit HPL-Platten (demnächst: Büchenbach, Rudeltplatz)

- freistehend, mit Sichtschutz zur Grünanlage (Standort Nägelsbachstraße) Vorderseite

Blick von Grünanlage

Ö 9.1

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/31/KJD	Amt für Umweltschutz und Energiefragen	**31/200/2013**

Radlerhearing 2012/Protokoll

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
I/OBM, III, VI, 23, 32, 61, 613, 662, 772, 773, und ADFC Erlangen, Polizeiinspektion Erlangen

I. Kenntnisnahme
Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht
Am Mittwoch, dem 25. April 2012 fand um 20:00 Uhr im Ratssaal das Radlerhearing 2012 statt. Es sollte zum einen den Rechenschaftsbericht der Stadtverwaltung über die Aktivitäten der letzten Jahre vorlegen, zum andern aber auch die Anregungen und Wünsche der Radlerinnen und Radler sammeln und ein Bild von den Wünschen der aktiven Radler vermitteln.
Wegen einer sehr ernsthaften Erkrankung des zuständigen Mitarbeiters wird das Protokoll erst jetzt vorgelegt. Das nächste Radlerhearing wird im Frühjahr 2014 stattfinden.

Die Anregungen und Stellungnahmen sind in beiliegendem Protokoll zusammengefasst und werden in Zusammenhang mit der Fortschreibung des Erlanger Verkehrsentwicklungsplanes, die sich zur Zeit in Bearbeitung befindet, berücksichtigt. Die Vorschläge wurden in der AG Rad behandelt.

Die wichtigsten Anregungen:

1. Freigabe Einbahnstraßen
2. Fahrradparkhaus am Bahnhof
3. Verbesserung Regnitztalradwege
4. Ausweitung Fußgängerzone (Freigabe für den Radverkehr mit Schritt-Tempo)
5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Miteinander der Verkehrsteilnehmer
6. Fahrradschnellwege in die Umgebung
7. Hohe Bordsteinkanten
8. Fahrradverleih
9. Kfz-Parker auf Fahrradwegen

Anlagen: Protokoll Radlerhearing 2012

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 9.1

Stadt Erlangen

Erlangen, 25. Juni 2012

Protokoll

Termin:	**Mi., 25. April 2012**	Beginn:	20.00 Uhr
Ort:	**Erlangen, Rathausplatz 1, Ratssaal**	Ende:	23.00 Uhr

Radlerhearing 2012

Podium

Herr Dr. Balleis

Frau Marlene Wüstner

Herr Weber

Herr Dr. Korda

Herr Grosch

Anwesend

CSU: Frau Kopper, Herr Volleth

FDP: Hr. Dr. Zeus

SPD Hr. Schulz

ÖDP Hr. Höppel

Grüne Liste Hr. Bußmann

Altstadtrat Hr. Gebhardt

Alle Mitglieder der AG-Radverkehr Erlangen

Bürgerinnen und Bürger

Die Niederschrift beschränkt sich auf die Wiedergabe der wesentlichen Ergebnisse. Wenn innerhalb von acht Tagen nach Zusendung der Niederschrift keine Einwände erhoben werden, wird Einverständnis unterstellt.

1 Einleitende Worte und Begrüßung der Anwesenden durch Herrn Dr. Balleis.

2 Frau Wüstner

2.1 Begrüßung der Anwesenden

2.2 Vorstellung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.

2.3 Bereits durchgeführte Maßnahmen der AG-Radverkehr.

- Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege.
- Einrichtung von 5 Fahrradstraßen.
- Einbahnstraßen mit gegenläufigem Radverkehr in 10 Erlanger Straßen.
- Probephase: Radfahren in der Fußgängerzone während der Lieferverkehrszeiten.
- Radweg Dechsendorf – Heßdorf.
- Park and Ride Anlage an der Baiersdorfer Straße.
- Verbesserung der Situation an der Schleuse bei Kriegenbrunn.
- Verbesserung der Sicherheit durch Beschilderung (Toter Winkel, sicher fahre ich nur dahinter).

2.4 Unfallstatistik: Leichte Erhöhung der Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung in 2011 (wahrscheinlich wegen deutlich gestiegener Studentenzahlen in 2011).

2.5 Rückblick auf das Radlerhearing 2010, erfolgte Maßnahmen aufgrund der Anregungen

- Einrichtung von Car-Sharing-Angeboten.

  Zwei Fahrzeuge an zwei Stadtorten in Erlangen, ein drittes in Buckenhof, zusätzlich zwei Elektroräder für Car-Sharer.
- Anforderungsampeln („Bettelampeln“) wurden größtenteils wieder zurückgebaut

  Sie sind nur noch dort, wo es unvermeidbar ist, vorhanden.
- Der Versuch, Ampeln außerhalb der Hauptverkehrszeiten auf gelbes Blinklicht zu schalten hat sich nicht bewährt. Es führte zu erhöhten Unfallzahlen.
- Eine Erhöhung der Kontrollen durch die Polizei wurde umgesetzt.
- Der Winterdienst auf Radwegen wurde in Zusammenarbeit mit dem ADFC verbessert.

3 Hr. Weber, Dr. Korda, Hr Grosch (Baureferat der Stadt Erlangen)

Zum Thema: Zukünftige Planungen für den Radverkehr in Erlangen.

1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen
2. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen (Zukunftsvision)
3. Umsetzung des Radverkehrskonzepts
4. Radverkehr in Einbahnstraßen

3.1 Hr. Weber:

1. Aktuelle Entwicklungen in der Fahrradstadt Erlangen

Ein Konzept ist notwendig als Reaktion auf die gestiegenen Zahlen des motorisierten Individualverkehrs in Erlangen, vor allen durch Einpendler. Einzelmaßnahmen genügen nicht. Es muss ein übergreifendes Gesamtkonzept vorhanden sein.

Ziel ist es, die 30% Radfahreranteil zu halten und weiter zu steigern.

Reaktion der Gesetzgeber:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Deutliche Reduzierung der Anforderungen zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Veränderung der Radweg-Benutzungspflicht

2. Radverkehrskonzept der Stadt Erlangen (Zukunftsvision)

Zielsetzung:

Steigerung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrer.

- Schaffung eines umwegfreien Netzes (Ausbau des Netzes und Schließen von noch bestehenden Lücken),vor allem auf den Radhauptachsen. Stichwort „Fahrradautobahn“.
- Schaffung einer einheitlichen und verständlichen Regelung.
- Öffentlichkeitsarbeit und Information.

3.2 Hr. Dr. Korda

3. Umsetzung des Radverkehrskonzepts

Zielsetzung: Überarbeitung der von der AG-Radverkehr erstellten Prioritätenliste.

Hierfür ist eine umfassende Bestandsanalyse nötig. Dabei werden folgende Bewertungskriterien zugrunde gelegt:

- Sicherheitsdefizite
- Anpassung an aktuelle Gesetze/Richtlinien
- Kleinere Lückenschlüsse
- Verbesserungspotentiale

Vorraussetzung:

Eine umfassende Bestandsaufnahme 2012 der Infrastruktur / Verkehrsregelungen (auch mit Hilfe von Praktikanten) mit dem Ziel, die Resultate in ein GIS-System einzubinden.

Beispiele für Einzelmaßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts sind:

- Neue Fahrradstraßen auf Radverkehrsachsen
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer
- Integration von Rad(angebots)streifen beim Straßenbau
- Schaffung von ausreichend Straßenraum für den Radverkehr
- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an wichtigen Achsen
- Schließung von Netzlücken (ist sehr aufwändig und teuer)
- Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichem Raum
- Publikation von Informationsmaterial zum Radverkehr

3.3 Hr. Grosch

4. Radverkehr in Einbahnstraßen

Vorteile der Freigabe: (besonders auch für die Friedrichstraße relevant)

- Die Freigabe von Einbahnstraßen schafft ein umwegfreies Netz für Radfahrer.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Radfahrer fahren auf der Fahrbahn und nicht auf Gehwegen, was das Konfliktpotential mit Fußgängern erheblich senkt. Pkws fahren bei Begegnungen deutlich langsamer.
- Die Erreichbarkeit ansässiger Geschäfte wird verbessert

Zum Erreichen der Freigabe wurden seitens des Gesetzgebers 2009 zahlreiche Lockerungen in die StVO eingebracht.

In Erlangen sind 34 von 41 Einbahnstraßen geöffnet.

Die Erfahrungen in anderen Städten auch im europäischen Ausland (Schweiz/Niederlande) sind durchweg positiv. Das gleiche gilt für die in Erlangen bereits freigegebenen Einbahnstraßen. Unfälle mit Radfahrern sind nicht bekannt.

<u>Fazit und Empfehlungen:</u>

- Bei erfüllten Vorraussetzungen sollte die Öffnung von Einbahnstraßen grundsätzlich erfolgen.
- Zur Vermittlung der Maßnahmen ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.
- Die Öffnung führt zu wichtigen Lückenschlüssen in Radverkehrsnetz

- Die Öffnung bietet dem Radverkehr Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen.

Aufgrund der gegebenen Vorraussetzungen ist die Freigabe der Radverkehrsachse Friedrichstraße Luitpoldstraße ein sehr erfolgversprechendes Konzept und sollte, zunächst in Form einer einjährigen Testphase, umgesetzt werden. Der Erfolg dieser Maßnahme ist maßgeblich für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Erlangen.

4 Hr. Völlmecke (Vorstand ADFC-Erlangen) stellvertretend für den ADFC-Erlangen

zur Sicht des ADFC zur Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung:

Einbahnstraßen wurden historisch gesehen erst für den PKW-Verkehr erfunden. Sie bedeuten für Radfahrer Umwege und senken damit die
Attraktivität für Radfahrer, wohingegen kürzere Wege durch die Freigabe den Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad erhöhen.

Das Ziel, den 30%igen Fahrradanteil am Gesamtverkehr in Erlangen noch zu erhöhen, kann dadurch unterstützt werden.

In vielen Städten Deutschlands sind 100% der Einbahnstraßen für die Befahrung in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben, mit durchweg positiven Erfahrungen.

In Bezug auf den Modal-Splint sollte Dänemark und speziell Kopenhagen mit seinen 40% Rad-Verkehrsanteil und der Zielsetzung 50% für die nähere Zukunft Vorbildcharakter haben.

Nach einer Studie der ECF (European Cyclists`Federation) zu Möglichkeiten der CO_2 – Einsparung müsste in Deutschland zum Erreichen der gesetzten Einsparziele bis 2050 lediglich bundesweit der Fahrradanteil am Gesamtverkehr auf das heutige Niveau von Dänemark erhöht werden.

Bei einzelnen Projekten, z.B. bei der Freigabe von Einbahnstraßen und bei den Stellplätzen besteht in Erlangen noch Nachholbedarf. Insgesamt aber ist Erlangen bezüglich der Förderung des Radverkehrs und dem bisher schon erreichten bayern- und bundesweit in einer Spitzenposition und durch weitere geplante Maßnahmen auf einem guten Weg, den Radleranteil noch weiter zu erhöhen.

Der ADFC ist gerne bereit sich an der geplanten Bestandsaufnahme des Radverkehrs in Erlangen (= Teil des von Herrn Weber vorgestellten Fahrrad – Verkehrskonzepts) zu beteiligen, z.B. bei der Erfassung der Stellplätze und der Ermittlung des zukünftigen Bedarfs.

Diskussionsbeiträge/Wortmeldungen

Lfd.Nr.	
1.	**Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer, speziell der Friedrichstraße, für die Befahrung in Gegenrichtung**
1.1.	Herr Gebhardt (Verkehrswacht Erlangen) Die Freigabe von Einbahnstraßen ist generell sinnvoll wie die Beispiele Stubenlohstraße oder Vierzigmannstraße zeigen. Allerdings sollte bei der Freigabe Augenmaß gelten. Speziell im Fall der Friedrichstraße. Deren Freigabe bietet keine größeren Vorteile weil mit den parallel verlaufenden Straßen (Marquardsenstraße, Bohlenplatz und obere Karlstraße) eine Alternativtrasse in Gegenrichtung existiert. Die Alternativstrecke ist übersichtlicher und bedeutet wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zur Friedrichstraße keinen nennenswerten Umweg. Das Verkehrsaufkommen in der Friedrichstraße ist viel höher als in anderen, bereits erfolgreich freigegebenen Einbahnstraßen. Die erfolgte Testbefahrung gegen 19.30 Uhr ist viel zu spät und zeigt nicht das wahre Verkehrsaufkommen (während des Berufs- und Lieferverkehrs). Die Freigabe der Friedrichstraße bringt unnötige Gefahren. Also: Finger weg von der Freigabe der Friedrichstraße, auch schon die Probephase ist unnötig.
1.2.	Viele in der Friedrichstraße fahrende Pkws befinden sich dort auf Parkplatzsuche und sind entsprechend langsam. Sie können deshalb leicht mit dem Fahrrad überholt werden. Bei Gegenverkehr wäre dies sehr erschwert. Warum soll man ein System ändern, das sich seit Jahrzehnten bewährt hat?
1.3.	Die Friedrichstraße ist für die Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung zu schmal. Kleinlastwagen können Radfahrer kaum überholen. Diese Problematik wird bei Gegenverkehr noch verschärft.
1.4.	Die Parkraumbewirtschaftung müsste neu überdacht werden. Aufgrund der vielen Dauerparker ist die Fahrbahn stark eingeengt.
1.5.	Viele der Probleme werden herbeigeredet, so auch für die Friedrichstraße. Gerade hier ist der Gegenverkehr schon von weitem erkennbar und bei gegenseitiger Rücksichtnahme entstehen keinerlei Probleme.
1.6.	Das Fahrrad ist als Verkehrmittel in der Innenstadt dem PKW überlegen. Man sollte sich deshalb mehr Gedanken machen wie man möglichst viele Pkws aus den Innenstädten herausbekommt.
1.7.	Der Verkehr in der Friedrichstraße ist zu hoch, parallel verlaufende Straßen sind vorhanden und besser nutzbar. Anregung: Eine zusätzlich rechtsseitige Freigabe der unteren Karlstrasse in Richtung Hugenottenplatz für Radfahrer würde zusätzliche Entlastung bringen.
1.8.	Die Probleme in Friedrichstraße resultieren eher aus ruhendem als aus fahrendem Verkehr. Der Parkdruck nimmt stetig zu. Immer mehr Autos befinden sich auf den Straßen. Gerade in Wohnstraßen sind trotz Anwohnerstellplätzen und Tiefgaragen die Pkws oft beidseitig geparkt, zum Teil auch auf Gehwegen. Dies führt zu einer starken Behinderung des Radverkehrs und schränkt auch die Fußgänger ein.
1.9.	Entgegenkommende Radfahrer werden durch die PKW-Fahrer früh erkannt, so dass die Freigabe der Einbahnstraßen die Sicherheit der Radfahrer erhöht.
1.10.	Das Hauptproblem in der Friedrichstraße sind die dauerparkenden Anwohner. Es wurden großzügig Anwohnerparkplätze vergeben die jetzt die Fahrbahn stark einengen. Kunden der vorhandenen Geschäfte finden deshalb dort sowieso kaum

	Parkmöglichkeiten. Die Friedrichstraße wäre als Bestandteil einer „Fahrradautobahn“ durch die Innenstadt ideal. Sie könnte an die S-Bahn angebunden und darüber hinaus mit dem Wiesengrund verbunden werden. Es würde eine durchgehende Radachse von Büchenbach bis zur Drausnickstraße entstehen. Dazu müssten aber in der Friedrichstraße die Parkplätze reduziert bzw. ganz abgeschafft werden um den fließenden Verkehr nicht zu behindern.
2.	**Fahrradstellplätze**
	Am Erlanger Bahnhof gibt es viel zu wenige Fahrrad-Stellplätze. Vor allem morgens ist ein Abstellen des Fahrrades kaum möglich.
3.	**Lückenschluss des Radwegs zwischen Herzogenauracher Damm und Büchenbacher Damm**
	Stellungnahme durch den Landesbund für Vogelschutz (LBV) Mangel: Die Stadt Erlangen plant den Lückenschluss im Radweg zwischen Herzogenauracher- und Büchenbacher Damm. Dieser Weg bedeutet eine weitere Zerschneidung des Wiesengrundes. Gerade dort befinden sich wichtige Nahrungsbiotope für Wasservögel, Störche und weitere Brutvögel. Außerdem finden sich dort seltenen Pflanzen. Der Radweg würde eine erhebliche Störung dieses Biotops bedeuten. Verbesserungsvorschlag: Der neue Radweg ist unnötig. Parallel zum geplanten Weg verläuft die Leipziger Straße. Sie wäre als Alternativroute für Radfahrer sehr gut geeignet. Es müssten jedoch die Kreuzungen am Herzogenauracher- und am Büchenbacher Damm fahrradfreundlicher gestaltet werden. Des Weiteren müsste die Regnitzbrücke am Herzogenauracher Damm durch Erweiterung für Radfahrer besser befahrbar gemacht werden. Diese Maßnahmen würden den von Bamberg bis Fürth ohnehin schon stark zerschnittenen Regnitzgrund als Nahrungsbiotop schonen.
4.	**Radverkehr in der Erlanger Innenstadt, Mischverkehrskonzept**
4.1.	Hohes Verkehrsaufkommen in der Innenstadt Mangel: Der motorisierte Individualverkehr hat sich seit den 70er Jahren fast verdoppelt. Dem wurde seitens der Verkehrsplanung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Beispiel: Der Massenverkehr morgens von Osten über Uttenreuth stadteinwärts hat ein unerträgliches Ausmaß angenommen. Erlangen hat zwar 30% Radfahreranteil, aber der Großteil davon sind Kurzstreckenfahrer mit Strecken unter 2 km. Für Fahrer längerer Strecken ist das Wegeangebot jedoch oft unattraktiv. Hier besteht noch beträchtlicher Nachholbedarf. Verbesserungsvorschlag: Vergleich mit Portland (USA) Das dortige Konzept (Shared Space) gibt die Straßen sowohl für Radfahrer, Fußgänger und Pkws frei. Ein tolerantes Miteinander wird dadurch gewissermaßen erzwungen und verringert Konflikte zwischen den Parteien. In die zukünftige Verkehrsplanung sollte daher nicht nur der Radverkehr sondern auch der motorisierte Individualverkehr und auch die Fußgänger mit einbezogen werden. Man sollte die Verkehrsteilnehmer nicht auf das Fahrrad zwingen, sondern

	den Spaß am Radeln wecken. Die Nutzung des Pkws soll, wenn nötig, auch zukünftig möglich sein. Zusätzlich sollte der ÖPNV stärker eingebunden werden. Eine ganzheitliche Planung ist dazu notwendig. Dies alles könnte dazu beitragen die Anzahl der Pkws in den Innenstädten zu reduzieren und einen drohenden Verkehrsinfarkt auf den Zufahrtsstraßen zu vermeiden.
4.2.	Mangel/Kritik: Der Mischverkehr, wie ihn das Verkehrskonzept für Erlangen vorsieht wird durch einige schwarze Schafe sehr gefährlich und ist daher nicht praktikabel. Vor allem in Einbahnstraßen fehlen zudem oft der Raum und die Übersichtlichkeit. Ein weiteres Gefahrenpotential bergen Radfahrstreifen die rechtwinkelig in Nachbarstraßen einmünden. Langfristig kann intensive Verkehrserziehung an Schulen teilweise Abhilfe schaffen. Heute ist das Mischverkehrskonzept jedoch reines Wunschdenken.
4.3.	Großes Lob an Frau Wüstner und Herrn Weber für die Maßnahmen zu fahrradfreundlicheren Bedingungen in Erlangen, aber der Ansatz ist nicht immer richtig. Eine wirklich fahrradfreundliche Stadt bleibt Utopie, solange es ein so hohes Pkw-Aufkommen in der Innenstadt gibt. Zum Beispiel gibt es oft einen Rückstau entlang der Kurt-Schuhmacher-Straße von der Einfahrt zur technischen Fakultät stadteinwärts bis zur Artilleriestraße. Meist sitzen in den Pkws nur 1 bis maximal 2 Personen. Deutlich verschärft wird dieses Problem durch die große Anzahl von Parkmöglichkeiten vor allem in Parkhäusern in der Innenstadt. Dies müsste deutlich eingeschränkt werden, um fahrrad- und fußgängerfreundlichere Bedingungen zu schaffen.
4.4.	Das von Herrn Weber vorgestellte Mischverkehrskonzept ist eine gute Lösung. Es gibt zum Beispiel auf der Nürnberger Straße im Innenstadtbereich kaum Zwischenfälle. Ähnlich verhält es sich am Marktplatz im Bereich des Cafes Mengin, obwohl dort viele Fußgänger die Rad-Fahrbahn mitbenutzen.
5.	**Radfahrstreifen**
	Die rechtwinkligen Einmündungen von Radfahrstreifen in Nebenstraßen bergen hohes Gefahrenpotential
6.	**Fußgängerzone als rechtsfreier Raum**
6.1.	Für viele Fußgänger, vor allem für ältere Bürger und Menschen mit Gehbehinderungen ist die Fußgängerzone gefährlicher geworden. Viele Radfahrer verhalten sich extrem rücksichtslos. Auch werden die Freigabezeiten (während der Lieferzeiten) oft nicht eingehalten. Die zunehmende Zahl von viel schnelleren E-Bikes erhöht die Gefahr zusätzlich. Abhilfe kann hierbei nur eine Erhöhung der Anzahl der Kontrollen und eine Verschärfung der Strafen schaffen. Die Fußgängerzone erscheint als rechtsfreier Raum in dem jeder machen kann was er will. Die Stadt Erlangen kann es sich nicht leisten, die vielen Investitionen die schon in den Radverkehr getätigt wurden, durch solches Verhalten entwerten zu lassen.
6.2.	Die Bürgerin kritisiert ebenfalls das Verhalten vieler Radfahrer in der Fußgängerzone.
6.3.	Auch viele Pkw-Fahrer halten bestehende Regelungen nicht ein. Beispielsweise fahren sie gegen die Einbahnstraßenrichtung in der Heuwaag- und Goethestraße. Fußgänger blockieren absichtlich die Wege aus Unkenntnis der Freigabe für Radfahrer zu Lieferzeiten. Eine absolute Kontrolle ist aber unmöglich.
6.4.	Die Fußgängerzone ist wegen rücksichtsloser Radfahrer vor allem für Kinder gefährlicher geworden.

6.5.	Nur sehr wenige Radfahrer halten sich nicht an die für die Fußgängerzone geltende Regelung. Aber auch viele Lkws halten die bestehenden Lieferzeiten nicht ein.
6.6	Das Verhalten der Radfahrer in der Fußgängerzone muss differenzierter betrachtet werden. Es gibt Radfahrer die langsam fahren, sich rücksichtsvoll gegenüber Fußgängern verhalten und deshalb kein Problem darstellen, auch nicht außerhalb der Lieferzeiten. Andere sind durch ihr Fahrverhalten gefährlich für Fußgänger. Mann sollte sie nicht nur stur nach den Verkehrsregeln (Lieferzeiten) bewerten.
7.	**Zum geplanten Radweg von Dechsendorf nach Röttenbach**
	Ist dieser Radweg parallel zur Bunderstraße nötig? Es existiert ein alternativer Weg hinter dem Bischofsweiher der heute von vielen Röttenbachern genutzt wird.
8.	**„Eingebaute Vorfahrt“ von Pkws**
	Warum wird es als oft selbstverständlich erachtet, dass Pkws immer Vorfahrt haben? Hier ist ein Umdenken erforderlich.
9.	**Neue Radweg-Anbindung des Wiesengrundes**
	Ein zusätzlicher Radweg im Wiesengrund, als Anbindung an die Fußgängerzone wäre eine spürbare Entlastung für den Gerbereitunnel und die Fußgängerzone. Auf diese Weise wäre auch die südliche Stadt (Siemens usw.) besser angebunden. Bei einer solchen Realisierung könnte auf den katastrophalen Bau des Kosbacher Dammes verzichtet werden. Ein genauerer Plan wurde schriftlich vorgelegt.
10.	**Ampeltaktung**
10.1	Die Gerbereikreuzungen sind bei aktueller Ampeltaktung für Radfahrer sehr gefährlich. Sie müsste zugunsten der Fahrradbenutzer verbessert werden. Außerdem sollten dort nachts die Ampeln nicht abgeschaltet werden. Wünschenswert wäre eine durchgängige Vorfahrtsregelung zugunsten der Radfahrer vom Erlanger Stadtwesten bis in den Bereich des Marktplatzes („Fahrradautobahn“).
10.2	Oft sind Ampelschaltungen nicht optimal ausgelegt. Sowohl Radfahrer als auch Pkws werden unnötig ausgebremst. Die Taktung sollte im gesamten Stadtgebiet überprüft und gegebenenfalls geändert werden.
10.3	Einige Ampeln in Erlangen sind sehr zu Ungunsten von Radfahrern und Fußgängern getaktet, wie zum Beispiel an der Kreuzung Drausnickstraße/ Hartmannstraße/ Luitpoldstraße. Radfahrer/Fußgänger haben gleichzeitig mit rechts abbiegenden Pkws grün und so entstehen Konfliktsituationen. Wünschenswert wäre eine Taktung die die Grünphasen für Radfahrer/Fußgänger mit gleichzeitiger Rotphase für nach rechts abbiegende Pkws koppelt. An der Kreuzung Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße ist dies wesentlich besser umgesetzt. So sollte es auch an anderen Kreuzungen aussehen.
11.	**Hinweisschilder an Radwegen**
	Hinweisschilder an Radwegen sind oft zu hoch angebracht und werden von Radscheinwerfern nicht angeleuchtet.
12.	**Häufige Rillen und Kanten als Gefahrenschwerpunkte an Radwegen**
	Einige Radwege weisen Gefahrenstellen in Form von parallel zur Fahrtrichtung verlaufenden Rillen auf. Dies ist vor allem für Räder mit schmalen Reifen gefährlich. Gleiches gilt für die unnötige unterschiedliche Anhebung von Radwegen gegenüber

	Fußwegen. Dadurch entstehen gefährliche Kanten.
13.	**Rechter Winkel beim rechts Abbiegen auf dem Radweg**
	Kurvenradien sind oft an die Bedürfnisse von Pkws angepasst. Für Radfahrer entsteht so beim Rechtsabbiegen ein rechter Winkel. Dadurch können Radfahrer mit höherer Geschwindigkeit ungewollt auf die Fahrbahn geraten. Unsichere bzw. ältere Radfahrer werden an solchen Stellen oft zum Absteigen gezwungen um rechts abbiegen zu können.
14.	**Hohe Bordsteinkanten**
	An vielen Grundstückseinfahrten sind die Kanten oft sehr hoch und erhöhen die Unfallgefahr bzw. die Gefahr einer Beschädigung des Fahrrades.
15.	**Radwegführung**
	Die Radwegführung an der Kreuzung Gebbertstraße/Henkestraße ist unglücklich und sollte geändert werden.
16.	**Sensorschleifen**
	An einigen wenigen Ampeln reichen die vorhandenen Sensorschleifen nicht bis zum rechten Fahrbahnrand und können so durch Radfahrer nicht ausgelöst werden. Dies sollte verbessert werden.
17.	**Fahrradrandstreifen**
	Pkws fahren hier oft sehr nah an Radfahrer heran. Dies ist vor allem für Kinder (Schreck, Fahrtwind) gefährlich. Das Sicherheitsgefühl auf von der Fahrbahn getrennten Radwegen ist größer. An Kreuzungen müssen jedoch praktikable Lösungen gefunden werden.
18.	**Kurvenradien von Radwegen**
	Die Kurvenradien von Radwegen sind für Fahrräder mit Anhänger zu gering. Sie werden oft durch falsch platzierte Beschilderung noch zusätzlich eingeengt.
19.	**Fern - Anbindungen**
19.1	Die Schwabachgemeinden im Nordosten Erlangens sind nicht ausreichend an das Radverkehrsnetz der Innenstadt angebunden. Eine Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Wege ist dringend erforderlich.
19.2	Es besteht eine starke Nachfrage nach einem verbesserten Fernradwegenetz sowohl aus östlicher wie auch aus westlicher Richtung stadteinwärts, zum Beispiel unter Einbeziehung der Eisenstraße. Auch die Errichtung neuer Regnitzübergänge wäre in diesem Zusammenhang erforderlich. Für ein solches Vorhaben ist jedoch ein aufwändiger Masterplan, der das gesamte Verkehrskonzept Erlangens einbindet; notwendig.
20.	**Informationsbroschüren**
	Von der Stadt herausgegebene Informationsbroschüren sollten generell mehrsprachig sein.
21.	**Einbindung der öffentlichen Verkehrsmittel**
	Herr Stammberger: Wenn der Anteil der Radfahrer in Erlangen von bisher 30% weiter steigen soll; muss die Vernetzung von Fahrrad und Verkehrsverbund verbessert werden. Hier ist vor allem auch der AGFK-Bayern gefragt. Frage an AGFK-Vertreter: Was soll getan werden um die Verknüpfung z.B. mit Bussen und Bahnen zu verbessern. Hier sind technische Lösungen erforderlich. Die Gänge in den neuen S-Bahn-Waggons sind sehr schmal, die Wagen sind mit fahrradunfreundlichen Stufen versehen. Die Fahrradabstellmöglichkeiten stehen in Konkurrenz zu Sitzplätzen.

	Wie kann seitens der Stadt Einfluss auf technische Verbesserung genommen werden?
22.	**Leihfahrradsystem**
	Kopenhagen kann in punkto radfahrerfreundliche Stadt als vorbildlich bezeichnet werden. Dieses Niveau sollte Erlangen in Zukunft erreichen. Frage: Ist in Erlangen die Einrichtung ein Leihfahrradsystem in Zukunft geplant? Dies wäre speziell für Fernpendler und Studenten von Nutzen.
23.	**Freie Fahrbahnwahl für Radfahrer (Beschilderung)**
	Wenn blaue Radwegschilder fehlen ist das zwar gut, da die Fahrbahnwahl freigestellt ist, aber weil Markierungen fehlen, werden die Radwege oft zugeparkt. Dieses Verhalten ist an vielen Orten festzustellen. Die Radwege sind nicht mehr als Radwege erkennbar.
24.	**Radwegeführung an Kreuzungen**
	Die Trennung zwischen Rad-und Fußgängerbereich gerade an größeren Kreuzungen wie zum Beispiel an der Kreuzung Äußere Brucker Straße/Paul-Gossen-Straße sind oft unklar. Dies birgt ein erhöhtes Gefahrenpotential.
25.	**Problem Baustellen**
	Kritik: Oft wird an Baustellen kaum Rücksicht auf Radfahrer genommen. Die Hinweisschilder stehen zum Teil mitten auf dem Radweg. Radwege enden häufig ohne Vorankündigung an der Baustelle (z.B. Paul-Gossen-Straße, Bahnüberführung).
26.	**Bordsteinabsenkung**
	Eine Bordsteinabsenkung ist oft nicht vorhanden. Auch bei Ausfahrten sind sie meist zu hoch. Wenn der Radweg aufgrund eines Hindernisses verlassen werden muss, kommt man oft bis zu nächsten Kreuzung nicht auf den Radweg zurück. Vorschlag: Bei nächsten Straßen-Baumaßnahmen Absenkungen durchführen.
27.	**Gerbereipassage**
	Die geplante Abschrägung der Gerbereipassage ist unnötig. Lösungsvorschlag: Vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit und das Anbringen eines Spiegels im unübersichtlichen Abschnitt würden ausreichen. Dies wäre vor teuren Baumaßnahmen einen Versuch wert.
28.	**Vorschlag zur Verbesserung der Situation für „Fernradler“**
	Obwohl das Radverkehrsaufkommen in Erlangen sehr hoch ist sind doch nur wenige Einpendler aus größerer Entfernung dabei. Für sie müssten die Bedingungen attraktiver gestaltet werden, z.B. in Form von Park and Ride- Systemen oder dem Ausbau der Straßenbahn von Nürnberg bis Erlangen mit Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder. Dadurch würde bei Fahrradbenutzung in der Innenstadt häufiges Umsteigen entfallen. Busse können dies aufgrund geringer Radmitnahmenmöglichkeiten (mangelndes Platzangebot) nicht leisten.
29.	**Hinweisschilder mitten auf dem Weg**
	Am Adenauer-Ring stehen die Verkehrsschilder mitten auf dem Weg zwischen Rad- und Fußgängerweg. Das ist vor allem für Schüler die dort oft in Gruppen unterwegs sind sehr gefährlich. Vorausfahrende verdecken die Hindernisse für Nachfolgende. Hinzu kommt noch die erhöhte Geschwindigkeit aufgrund des Gefälles der Strecke an dieser Stelle. Die Schilder sollten an den Wegrand verbannt werden.
30.	**Zu hohes Pkw-Aufkommen**
	Busse werden oft durch das hohe Pkw-Aufkommen ausgebremst und sind deshalb häufig unpünktlich. Dem kann nur durch eine Verringerung der Pkw-Zahlen abgeholfen werden.

5 Schriftlich eingebrachte Kritikpunkte, Anregungen und Verbesserungsvorschläge

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Eine Bürgerin	Bewirtung am Schlossplatz	Sie sieht eine problematische Stelle auf dem Schlossplatz Ecke SAX und Mengin, da dort wegen der Außenbewirtung häufig hin und her gelaufen wird. Sie fährt daher mit dem Rad dann oft quer über den Platz über die Pflastersteine und meint, dass dies dann wenigstens stillschweigend geduldet werden sollte.
Eine Bürgerin	Bessere Ausbildung in Fahrschulen	Ihr Sohn hat vor kurzem Führerschein gemacht und ihm war die Beschilderung für die Fahrradstraßen nicht klar. Sie regt an, dass man auf die Erlanger Fahrschulen zugehen könnte, dass diese die Fahrschüler auf diese Beschilderungen aufmerksam machen.
Ein Bürger	Radler mit Fahrradanhängern haben es manchmal nicht leicht (Alle Vorschläge sind mit Bildern in beigefügter ppt dokumentiert)	Mittelinseln sollten so breit sein, dass auch Fahrradanhänger Platz haben. Beispiel: Kurt-Schumacher-Straße
Ein Bürger		Kurvenradien berücksichtigen und nicht mit Schildern blockieren. Kurt-Schumacher-Straße
Ein Bürger		Verbindung von der Marie-Curie-Straße zur Paul-Gordan-Straße fehlt
Ein Bürger		Radweg Helene-Richter-Straße ist zu schmal und wird durch Laternenpfähle verengt.
Ein Bürger		Thomas-Dehler-Straße und Weg: Einfahrt nur mit wilden Kurvenfahrten möglich, daher bitten wir, die Einfahrt zu vereinfachen.
Ein Bürger		Unübersichtlicher Fuß- / Radweg mit gut getarnten Absperrpfosten. Müssen das so viele sein? Besser: Hauptradweg über Silbergrasweg führen.
Ein Bürger		Silbergrasweg als Ortsverbindung verbessern und umweltfreundlicher ausbauen (staubfrei und witterungsunabhängig).
Ein Bürger		Qualität der Radwege verbessern und attraktiver gestalten (evtl. OBI-Kreisel-Unterführung), insbesondere für radelnde Berufspendler aus den Schwabachgemeinden
Ein Bürger		Regnitzgrund, zusätzliche West-Ostverbindung, bei STUB-Ausbau: Witterungsunabhängigen Radweg an der Brücke "anhängen"
Ein Bürger		Nur Verbotsschilder für Fahrräder aufzustellen, ist keine Lösung. Bitte Angebote, wohin mit den Rädern in Wohngebieten.

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Eine Bürgerin	Fussgängerzone	Wann wird die Regelung, in der Fußgängerzone Fahrrad zu fahren, wieder zurückgenommen? Dieser Teil Lebensqualität hat meiner Meinung nach nichts mit positiven Unfallstatistiken zu tun. In der Fußgängerzone Obere Karlstraße jonglieren Bedienungen zwischen zwei Gastrobereichen gefüllte Tabletts, dazwischen Fußgänger mit Kinderwagen und Hund, dazu zwei Rollerskater mit Helm, ein ebenso behelmter, gedresster allerdings langsamer Radler, 10 Min. später zwei jugendliche Radler, ohne Helm aber dafür sehr zügig. Eine ältere Dame erschrickt erstmal, weil der Radler nahezu lautlos ziemlich nah an ihr vorbeiwischt. Falls das durchgesetzt wird, hat Erlangen keine Fußgängerzone mehr zu bieten. Diese müsste dann umbenannt werden in Mehrzweckzone o.ä.
Ein Bürger	Friedrichstraße	Öffnung der Friedrichstraße für Fahrradfahrer
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Keine Freigabe der Friedrichstraße	Bitte keine Freigabe der Friedrichstraße für Radfahrer in Gegenrichtung. Die Friedrichstraße ist sehr stark frequentiert, oft genug halten PKW`s zum Entladen auch noch auf der linken Seite (Halb auf dem Gehsteig). Der Umweg über die Nordseite des Bohlenplatzes ist vertretbar, oder aber südliche Stadtmauerstraße, Anlagenstraße. Dort stört nur das Kopfsteinpflaster bei Kitzmann bzw. der Fußgängerdurchgang zur Stubenlohstraße.
Ein Bürger	Unterführung Güterhallenstraße	Die Unterführung unter der Bahn in der Güterhallenstraße ist ausgesprochen eng und gefährlich insbesondere durch viele illegale Fahrer in der falschen Richtung. Auf Grund der Enge wäre der Radverkehr sicher auf der Straße besser aufgehoben, allerdings wäre das bei starkem Verkehr und Ampelstau wieder unattraktiv. Ich möchte anregen, die Situation zu überprüfen, welche Alternativen bestehen.
Eine Bürgerin	Fußgängerzone zwischen Henkestraße und Rathaus	Aufhebung der Querpflasterung da absolut unkonfortabel und mit den Rennradreifen sehr unfallgefährlich.
Eine Bürgerin		Bessere Kennzeichnung der Spielstraße in der Rückertstraße mit gleichzeitiger sichtbarer Kennzeichnung "Radverkehr gegen Einbahnstraße" erlaubt.
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Kreuzung Hammerbacherstraße	Die Ampelschaltung an der Kreuzung Hammerbacherstraße/Paul-Gossen-Straße/Äußere Nürnberger Straße/B4 ist für Radfahrer unzumutbar. Bei der Überquerung der Straße muss man an drei Am-

	Thema	Verbesserungsvorschlag
		peln halten. Beim Rückweg ebenso.
Ein Bürger	Nächtliche Lichtkontrolle	Nächtliche Lichtkontrolle mit Bestrafung sollte Fahrer mit funktionierendem Akkulicht nicht beanstanden, so wie es bei Rädern unter 9 kg sowieso der Fall ist. Wenn möglich, sollte die Polizei auch auf die vielen viel zu hoch eingestellten Fahrradscheinwerfern achten.
Ein Bürger	Parkende Autos auf Fahrradstreifen	Bessere Kontrolle der Autos im Halteverbot (Beginn Fußgängerzone am Besiktasplatz gegenüber Wöhrl), parkende Autos auf Fahrradstreifen in Gebbertstraße Nord, parkende Autos auf Martin-Luther-Platz. Dringend notwendig ist die häufigere Kontrolle und Entsorgung der geparkten Räder an den Fahrradabstellplätzen am Bahnhof (Ostseite)
Ein Bürger	Bessere Kennzeichnung der Radwege	Bessere Kennzeichnung der Radwege zur Wahrnehmung durch Autofahrer verstärkter Kontrollen gegen Radwegparker. Allein heute Mal: Einfahrt Supol-Tankstelle Äußere Brucker-Straße, Kapellensteg am Taxiparkplatz, zwischen Bayernstraße und Schwabachstraße komplett zugeparkt, vor Pizza MammaMia, Äußere Brucker-Straße zugeparkt.
Eine Bürgerin	Gleichbehandlung von Autofahrern und Radfahrern bei Kontrollen	Beispiel April, Kontrolle Fußgängerzone Marktplatz (Mittagszeit): 3 Polizisten "sperren" die Fußgängerzone und kassieren, vor dem Landratsamt parkt unbehelligt ein PKW auf dem Rad/Fußweg.
Eine Bürgerin	Parallele Seitenstraßen von Autos frei halten	Würden die Seitenstraßen parallel zur Fußgängerzone konsequent autofrei gehalten, benützten wahrscheinlich weniger Radfahrer die Fußgängerzone.
Ein Bürger	Vergünstigungen beim Einkauf	Vor kurzer Zeit stand in den EN, dass PKW-Fahrer Vergünstigungen beim Einkaufen bekommen. Wann gibt es solche Vergünstigungen auch für Radfahrer (+ Fußgänger, + ÖVNV- Nutzer)?
Ein Bürger	Ampeln gemeinsam grün	Drückampel Henkestraße/ Hartmannstraße. Warum bekommen südl. und nördlicher Überweg über die Hartmannstraße nicht immer gemeinsam grün?
Ein Bürger	Platz auch für Fußgänger	Fahrradständer und Parkplätze sind so angebracht, dass für die Fußgänger im Begegnungsverkehr kein Platz mehr bleibt. Wann wird das geändert?

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Ein Bürger	Polizei soll für freie Fahrt sorgen	Radweg ist zugeparkt. Es beginnt mit den Polizisten eine Diskussion, dass hier ein Interessenkonflikt besteht (Autofahrer will hier parken, sie wollen durchfahren). Wann wird die Polizei ohne Diskussion dafür sorgen, dass der Radweg wieder frei ist?
Ein Bürger	Beschilderung falsch	Hinweis an einen Polizisten, dass eine Beschilderung falsch ist. Antwort: Das braucht es auch nicht, Radfahrer halten sich sowieso nicht an die Regeln. Was wird getan, dass man so etwas nicht mehr hört?
Ein Bürger	Infos zu Unfallbeteiligungen	Es wird immer wieder gesagt, dass Radfahrer an mehr als 50 % der Radunfälle mit Schuld sind. Wann bekommt man mal eine vollständige Auskunft? (Wie viele PKW-Fahrer sind an Unfällen mit Radfahrern mit Schuld/ Hauptschuldig u.s.w.)
Ein Bürger	Nord-Süd-Achse zu eng	Verbesserung der Durchfahrt auf der zentralen Nord-Süd-Achse Kammererstraße / Apothekergasse / Halbmondstraße / Apfelstraße. Für den hohen Anteil Radverkehr ist die verbleibende Fläche zu eng
Ein Bürger	störende Querrippen	Sehr störend sind die Querrippen auf der östlichen Seite der Halbmond/ Apfelstraße
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Rad-Fußgängerbrücke wird von Autofahrern benutzt	Überwachung bzw. Kontrolle der der Reuther?-Tennenlohe Radfahrer-Fußgänger-Brücke. Besonders bei Schneefall? ist genau zu erkennen, wie viele Autofahrer sich dieser Abkürzung bedienen.
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Qualitätsabnahme bei Reparaturarbeiten an der Straßenoberfläche.	Die Qualität der Ausbesserung nach Kanal-Kabel- o.ä. Arbeiten ist sehr oft mangelhaft. Eine Kontrolle beim Abschluss der Arbeiten erfolgt offensichtlich nicht.
Ein Bürger/ Eine Bürgerin	Schulung von Radfahrern	Schulung von Radfahrern - evtl. zwangsweise - von Radfahrern, die links und rechts auf der Fahrbahn nicht unterscheiden können.
Ein Bürger	Ampel an der Spardabank	Ampel an der Spardabank: Radweg von Westen und Radfahrer Richtung Süden behindern sich gegenseitig an der Ampel. Gibt es Verbesserungsmöglichkeiten?
Eine Bürgerin	Radfahren im Schlossgarten	Eine Fahrrad-Strecke im Schlossgarten, nur für Fahrradfahrer wäre toll, bräuchte ich nicht immer ein schlechtes Gewissen zu haben.
Ein Bürger	Anbindung von Radrouten	Die wesentlichen Radrouten enden in Erlangen (kurz) vor dem Ziel. Aus Ost: Hofmannstraße erreicht nicht Nürnberger Straße. Thymianweg endet ohne Anschluss an Hartmannstraße. Aus West: Wiesengrund endet am Gerbereitunnel. Südwest: Tunnel unter der Bahn endet an Nägelsbachstraße. Fehlende Durchbindung Anger - Rathenaustraße.

	Thema	Verbesserungsvorschlag
Ein Bürger	Schnelles Voran-kommen	Radwege sind in der Regel nicht für zügige Radler geeignet.
Ein Bürger	Herzogenauracher Damm	Regnitzbrücke bei der Gaststätte St. Ge-org, Fahrbahnverengung über die Brücke. Da es offensichtlich keine bauliche Mög-lichkeit gibt, die Brücke zu erweitern, soll Geschwindigkeit ab Ortsschild 30 km/h festgelegt werden.
Ein Bürger	Staatsstraße "Wei-sendorfer Straße", ausserorts	Von Dechsendorf in Richtung Innenstadt fährt der Radfahrer zunächst abliniert?, am Anstieg zur Brücke über den Kanal rückt der Fahrradweg von der Straße ab, hinter die Leitplanke. So weit so gut. Zur Weiter-fahrt Richtung Langer Johann muss die Abbiegespur der PKW`s überquert werden, an einer sehr ungünstigen Stelle. Die Rad-fahrer werden zunächst nach rechts ge-führt, anstelle die Querung direkt neben der geradeaus-Fahrbahn vorzunehmen (über den Sperrstreifen).
Ein Bürger	Kantenhöhen zu hoch	Die Kantenhöhen zwischen Straße, Rege-nablaufrinne und Fuß- bzw. Radweg sind meist zu hoch, es gibt immer einen Stoß für die Bandscheiben. Ich kenne viele Beispiele und ich hätte Zeit solche Stellen zu melden. (Mit exakter Ortsangabe). Also, falls Geld zum Ausbes-sern da ist, rufen Sie mich bitte an.
Eine Bürgerin	Entschärfung der Gerberei	Grün-Ampelschaltung nicht für Autos und Fahrradfahrer gemeinsam.
Eine Bürgerin	Ampeln anlassen	Gerberei: Nachts: Ampeln anlassen
	Temporeduzierung	Temporeduzierung in der Münchener Stra-ße, Kreuzung Fahrradweg/Tunnelweg.
Eine Bürgerin	Neuer Fahrradweg	Antrag für einen neuen Fahrradweg im Wiesengrund. Werner-von-Siemens-Straße zu Siedlerweg.
Eine Bürgerin	Frankenhof	Überdachte Abstellanlage an der Ostseite
Eine Bürgerin	Radweg Lange-marckplatz	Der Radweg führt über den Lange-marckplatz. Leider wird man bei Nässe/ Regen so stark von dem nassen Unter-grund aus beschmutzt (Hose bis zum Knie, Spritzer teilweise bis zur Höhe Fahrrad-korb), dass man die Überquerung, um auf-wändige Reinigungsarbeiten zu vermeiden, besser bleiben lassen sollte. Gibt es nicht eine Möglichkeit ein regen-wasser-versickerungsfähiges Obermaterial aufzubringen, z.B. eine Schotterung der vorhandenen Wegeflächen?

Ö 9.2

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/31		**31/221/2013**

Aktion Stadtradeln in Erlangen vom 5. Juli bis zum 25. Juli 2013

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	
Stadtrat	27.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Am 4. Mai 2013 hat die Kampagne **Stadtradeln – Radeln für ein gutes Klima** wieder begonnen. Die deutschlandweite Aktion des Klima-Bündnisses findet dieses Jahr zum sechsten Mal statt und fordert einmal mehr dazu auf, für den Spaß, für ein gesundes Leben und für die Umwelt zu radeln.

Ziel ist es, dass in den teilnehmenden Kommunen jeweils über einen Zeitraum von 21 zusammenhängenden Tagen, **in Erlangen vom 5. Juli bis zum 25. Juli 2013**, möglichst viele Fahrradkilometer, beruflich sowie auch privat gefahren werden.
Kommunalparlamente, Schulklassen, Vereine, Organisationen, Unternehmen, Bürger und Bürgerinnen sind eingeladen, auf das Auto zu verzichten und dafür auf das Fahrrad umzusteigen.

Aufgrund der großen Konkurrenz ist eine hohe Beteiligung des Erlanger Stadtrates an der Aktion sehr wünschenswert, um dem eigenen Anspruch an die „Radlerstadt Erlangen“ gerecht zu werden. In der heutigen Sitzung liegt eine Liste aus. Bitte tragen Sie sich ein, wenn Sie am Stadtradeln teilnehmen werden. Hierdurch kann sich der lokale Koordinator einen Überblick darüber verschaffen, wie stark der Stadtrat bei der Veranstaltung vertreten sein wird.

Die Stadt Erlangen hat als federführende Stadt der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)“ bereits viele Mitgliedskommunen für eine Teilnahme motivieren können. Die bundesweite Aktion registriert bisher großes Interesse und verzeichnet jetzt schon über 100 Teilnehmerkommunen allein nur aus Bayern.

Warum das Ganze?

Man radelt nicht nur aus Verantwortung gegenüber unserer Natur und unserer Gesundheit, sondern auch, weil den fahrradaktivsten Kommunalparlamenten, den aktivsten Kommunen sowie den aktivsten STADTRADLER-STARS Preise winken.
In Aussicht gestellt werden eine Auszeichnung durch das Klima-Bündnis und hochwertige Preise rund ums Thema Fahrrad, die von den Stadtradeln - Unterstützern zur Verfügung gestellt werden. AGFK-intern werden die fahrradaktivsten Kommunen aus Bayern in einer Abschlussveranstaltung Anfang November ausgezeichnet.

Wie funktioniert es?

Die Stadt Erlangen hat sich zur Teilnahme angemeldet. Seit Anfang Juni können neue Teams gegründet werden, man kann sich aber auch einem bestehenden Team anschließen. Danach einfach losradeln und die klimafreundlichen Fahrradkilometer im Online-Radelkalender eintragen, wo sie tagesaktuell veröffentlicht werden.

Teilnehmer/ -innen mit Internetzugang registrieren sich mit ihrem Namen und ihrer E-Mail-Adresse unter: https://www.stadtradeln.de/radlerbereich.html. Jede Person kann sich nur einem Team anschließen. Der Teamkapitän erhält anschließend eine E-Mail mit Name und E-Mail-Adresse des neuen Teammitglieds.

Teilnehmer/ -innen ohne Internetzugang registrieren sich beim lokalen Koordinator, Herrn Lonké, Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Schuhstraße 40, 91052 Erlangen,
Telefon 09131 862632. Sie protokollieren während der Aktionsphase die geradelten Kilometer oder melden sie mit dem Kilometer-Erfassungsbogen dem lokalen Ansprechpartner.

Das Klima-Bündnis, die AGFK Bayern und Energie Innovativ freuen sich auf Ihre Teilnahme. Zur **Auftaktveranstaltung am 5. Juli 2013 in Erlangen** sind Sie herzlich eingeladen.
Ort und Uhrzeit werden noch bekanntgegeben.
Weitere Informationen finden Sie auch auf der Internetseite www.Stadtradeln.de.

Anlagen: Anmeldeliste Stadtradeln 2013

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Anmeldeliste Stadtradeln 2013 Erlangen Aktionszeitraum 05.07. - 25.07.2013

Lfd.Nr.	Name	Adresse	Telefonnummer	E-Mail
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				

Anlage 1

Ö 9.3

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/31	Amt für Umweltschutz und Energiefragen	**31/222/2013**

Doktorsweiher - ökologische Aufwertung zur Ausgleichsbilanzierung

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Der Doktorsweiher mit einer Fläche von 2,78 ha liegt im Hauptschluss des Bimbach. Der Weiher wurde im November 2008 von der Stadt Erlangen erworben. Mit Erwerb obliegt der Stadt nun auch der Aufwand für die notwendigen Unterhalts- und Pflegemaßnahmen.

Mit Erwerb erfüllt der Doktorsweiher auch zwei weitere wichtige Funktionen. Zum einen wird die Ableitung des Oberflächenwassers aus den neuen Baugebieten im Entwicklungsgebiet Erlangen West II nunmehr unmittelbar in den Doktorsweiher geführt. Zum anderen wird der Weiher als externe Ausgleichsfläche herangezogen, um die Wohnbauflächen im Entwicklungsgebiet E-West II vergrößern zu können.

Zur Standsicherheit des Abschlussdammes liegt ein geotechnischer Bericht des Baugrundinstituts Dr. Spotka vom 29.01.2007 vor. Demnach war bei einem der betrachteten Lastfälle bei der wasserseitigen Stützmauer des Doktorsweihers keine ausreichende Grundbruchsicherheit und in Teilbereichen keine ausreichende Kippsicherheit gegeben. Der Damm wurde daher im November 2010 mit einer Vorschüttung in den Weiher hinein verstärkt; Mönch und Fischtreppe im Fußbereich mit Wasserbausteinen gesichert. Der Schwankungsbereich des Normal-Wasserspiegels einschl. Wellenschlag wurde mittels Schrotten (Grobschotter) stabilisiert.

Für das Gewässersystem Bimbach und Rittersbach im Stadtgebiet Erlangen (Querung mit der Autobahn A3 im Westen bis Mündung in die Regnitz) wurden im Jahr 2010 hydrotechnische Berechnungen zur Ermittlung des Hochwasserabflusses und des Überschwemmungsgebietes durchgeführt, die Gefährdungssituation analysiert und ein Hochwasserschutzkonzept erstellt. Die Berechnungen wurden im November 2011 für die zwischenzeitlich abgeschlossenen Renaturierungsmaßnahmen westlich von Häusling und die Sohlanhebung des Bimbach unterhalb des Bhälterweihers nachgeführt.
Als kritischer Bereich stellt sich der Bimbachabschnitt zwischen Doktorsweiher und Steudacher Straße dar. Hier treten weitläufige Überflutungen auf. Vom Doktorsweiher würde im Fall eines Dammbruches ein zusätzliches Risiko ausgehen (vgl. vorstehende Ausführungen zur Standsicherheit des Dammes).
Der Doktorsweiher wird vom Bimbach vollständig durchströmt. Am östlichen Auslauf springt der Regenüberlauf an, wobei es in der Vergangenheit zu weitgehenden Verschlüssen des Überlaufgitters infolge angeschwemmten Treibgutes („Verklausung“) und einer Minderung der Abflussleistung kam. Der Rechen wurde im Juni 2012 durch einen neuen Rechen mit Schrägstellung der Rechenstäbe ersetzt. Verklausungen werden dadurch deutlich gemindert.
Zusammenfassend wird im Doktorsweiher ein Teil des Hochwasservolumens zurückgehalten, was

eine Dämpfung der Hochwasserspitze für die unterliegenden Bereiche bewirkt.

Im Zuge der weiteren Bebauung im Erlanger Westen obliegt der Stadt Erlangen nun auch die Verpflichtung, den Doktorsweiher entsprechend der erfolgten und zugrunde gelegten Bewertung ökologisch aufzuwerten.
Mit dem Doktorsweiher kann ein Ausgleich für die Eingriffe des Bebauungsplanes 410 sichergestellt werden. Gemäß Aktenlage im Umweltamt besteht für den Bebauungsplan 410 eine Unterkompensation von 5281 Wertpunkten. Das max. Aufwertungspotential für den Doktorsweiher wurde vom Umweltamt mit 0,2 angesetzt. Bei einer Größe von 2,78 ha könnte das Defizit über die Aufwertung des Weihers abgedeckt werden (27800 m² x 0,2 = 5560 Wertpunkte).

Zur Ermittlung des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung des notwendigen Aufwertungspotentials wurde im Juli 2012 ein Gutachten in Auftrag gegeben.
Das vorliegende Gutachten des Instituts für Vegetationskunde und Landschaftsökologie (IVL) aus Hemhofen zeigt zusammenfassend folgendes auf:

- Eine Aufwertung des Doktorsweihers um 0,2 ist problemlos möglich.
- Eine Abtrennung des Bimbachs aus dem Teich, also die Verlagerung an den Nordrand oder Südrand ist problematisch. *(sehr hoher Kostenaufwand; Barrierewirkung zwischen Grünlandflächen u. Flachwasserbereiche; deutliche Verkleinerung der Stillgewässerfläche für die Vogelwelt; die aktuelle Wasserqualität des Bimbach ist ausreichend)*

An Aufwertungsmaßnahmen sind im Wesentlichen vorgesehen:

- Teilsömmerung als Erstmaßnahme (zeit- und teilweises Trockenfallenlassen im Sommer)
- Dauerhaftes Absenken des Wasserstandes um ca. 0,50 m
- Stark reduzierte fischereiliche Nutzung ohne Zufütterung
- Geringer Einstau über Winter (ca. 1/3 Wasserbedeckung) nach dem herbstlichen Ablassen.
- Strukturverbessernde Maßnahmen (Einbringen von Schilfsoden und ufergestaltende Maßnahmen – z.B. Flachufer)
- Betreuung

Eine Teilsömmerung des Doktorsweihers ist eingeleitet.

Die Anwohner sowie interessierte Mitbürger/innen sollen im Rahmen einer Info-Veranstaltung vor Ort über die Hintergründe der Aktion informiert werden. Die Veranstaltung soll am 25.06.2013, um 18.00 Uhr, am Damm des Doktorsweihers stattfinden. Eine gesonderte Einladung in geeigneter Form folgt noch.

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 9.4

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32/HM0042/SC015		**321/099/2013**

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 18.04.2013 bis 13.05.2013

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienten zur Kenntnis,

II. Sachbericht

In der Zeit vom 18.04.2013 bis 13.05.2013 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen; für die Verkehrsanordnung Nr. 9 steht ein Kostenträger zur Verfügung.

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	18.04.2013	**Goethestraße** Ergänzung der vorfahrtsrechtlichen Beschilderung im Kreuzungsbereich Goethestraße/Westliche Stadtmauerstraße/Richard-Wagner-Straße.
2.	19.04.2013	**Carl-Thiersch-Straße** Erlass eines absoluten Haltverbots an der Nordseite der Carl-Thiersch-Straße zwischen der Konrad-Zuse-Straße und der nach Norden abzweigenden Verbindungsstraße zur Artilleriestraße.
3.	19.04.2013	**Alfred-Wegener Straße** Unterbrechung der Verbindungsstraße zwischen der Alfred-Wegener-Straße und Paul-Gordan-Straße mit drei herausnehmbaren Sperrpfosten.
4.	23.04.2013	**Fichtestraße 41** Ausweisung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Südseite der Fichtestraße vor dem Anwesen Nr. 41.
5.	23.04.2013	**Wilhelm-Tell-Straße** Abbau eines Verkehrszeichens eingeschränktes Haltverbot mit ZZ „auf dem gesamten Wendeplatz“ und Sackgasse im Bereich der Stichstraße Wilhelm-Tell-Straße 16 bis 16 c.
6.	23.04.2013	**Tennenloher Straße** Verkürzung und Umwandlung einer eingeschränkten in eine absolute Haltverbotszone auf der Nordseite der Tennenloher Straße in Höhe Haltestelle Bachfeldstraße.
7.	24.04.2013	**Fuchsengarten** Markierung eines Schutzstreifens für Radfahrer entlang der Westseite der Straße Fuchsengarten zwischen der Zufahrt zum Parkhaus Kaufland und der Engelstraße.

8.	25.04.2013	**Weiße Herzstraße** Zulassung des Radfahrverkehrs in der Weißen Herzstraße.
9.	25.04.2013	**Universitätsstraße** Verkürzung der bestehenden gebührenpflichtigen Kurzparkzone vor der Frauenklinik an der Nordseite der Universitätsstraße um rd. 5 Meter.
10.	25.04.2013	**Eichendorffstraße** Zulassung des teilweisen Aufparkens auf dem westlichen Gehweg der Eichendorffstraße mit gleichzeitiger Ausweisung einer Kurzparkzone mit Parkscheibenpflicht.
11.	02.05.2013	**Königsberger Straße** Zulassung des teilweisen Aufparkens auf dem westlichen Gehweg der Königsberger Straße zwischen Sebaldusstraße und Gleiwitzer Straße.
12.	02.05.2013	**Fahrstraße** Verlegung der Schulbushaltestelle aus der Südlichen Stadtmauerstraße (Höhe Sporthalle) an die Ostseite der Fahrstraße, südlich der Südlichen Stadtmauerstraße.
13.	07.05.2013	**Hofmannstraße / Henkestraße** Ausweisung des neuen Verbindungsweges zwischen der Hofmannstraße und Henkestraße als gemeinsamer Fuß- und Radweg.
14.	13.05.2013	**Reutleser Weg** Ausweisen einer Feuerwehranfahrtszone auf der Ostseite der Straße Reutleser Weg im Bereich der Feuerwehrzufahrt Wetterkreuz 7.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 9.5

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung	**611/201/2013**

Gemeinde Heßdorf: 5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans, Beteiligung gemäß §4 Abs. 2 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	
Beteiligte Dienststellen				
Bisherige Behandlung in den Gremien:				
UVPA	12.03.2013	Ö	Beschluss	einstimmig, PV

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

1. Verfahren

Die Gemeinde Heßdorf führt das Verfahren zu 5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans (FNP) durch. Mit Schreiben vom 17.04.2013 wurde die Stadt Erlangen um Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 2 BauGB bis zum 20.05.2013 gebeten.

Die Stadt Erlangen hat bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB – gemäß Beschuss des UVPA vom 12.03.2013 – eine Stellungnahme abgegeben.

2. Ziel und Zweck der Planung

Laut Begründung zur 5. Änderung des FNP dient die Planung einer beabsichtigten Betriebserweiterung der ansässigen Fa. Schuler. Derzeit sind lediglich die für die Erweiterung erforderlichen Flächen bekannt. Konkrete Pläne liegen noch nicht vor. Die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplans für die Erweiterung des Gewerbegebiets ist noch nicht eingeleitet worden.

3. Lage, Größe und Erschließung

Der Geltungsbereich der 5. Änderung des FNP liegt im Süden der Gemeinde Heßdorf, westlich der Kreisstraße ERH 14 (vgl. Anlage 1). Er grenzt dort direkt an das bestehende Gewerbegebiet an. Das Gewerbegebiet ist von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben, die im FNP z.T. als potenzielle ökologische Ausgleichsflächen dargestellt sind. Weiter westlich liegt eine Weiherkette.

Die Größe des Geltungsbereichs beträgt ca. 4 ha. Es ist vorgesehen, eine direkte neue Zufahrt von der ERH 14 aus zu schaffen.

4. Art und Maß der baulichen Nutzung

Es ist vorgesehen, den Änderungsbereich als Gewerbegebiet (GE gem. § 8 BauNVO) darzustellen. Zu den Teichanlagen hin soll ein Grünstreifen eingehalten werden, der sich als ökologische Ausgleichsfläche eignet. Das Gebiet soll eine Eingrünung erhalten, die im Bebauungsplan näher bestimmt werden soll.

5. Stellungnahme der Verwaltung

Der vorgelegte Entwurf der 5. Änderung des FNP weist keine wesentlichen Unterschiede gegenüber dem Stand Vorentwurf auf.

Vor dem Hintergrund der Ausweisungs- und Ansiedlungspraxis im Gewerbegebiet Ost der Gemeinde Heßdorf wird die Darstellung weiterer Gewerbeflächen durch die 5. Änderung des FNP kritisch gesehen.

In der Stellungnahme nach § 4 Abs. 1 BauGB von März 2013 hat die Stadt Erlangen nur dann keine Einwände gegenüber der Planung geltend gemacht, wenn der Bedarf an weiteren Gewerbeflächen bzw. die Erweiterungsabsichten des Betriebs konkret nachgewiesen und vorhandene Potenziale in bestehenden Gewerbegebieten sowie Alternativflächen überprüft worden sind. Im nun vorliegenden Entwurf der Änderung des FNP wird lediglich in der Begründung ausgeführt, dass eine Verlagerung des Betriebs „aus vielfachen Gründen“ ausscheidet.

Weiter wurde in der Stellungnahme der Stadt Erlangen darauf hingewiesen, dass in einem späteren Bebauungsplan sicherzustellen ist, dass keine Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten angesiedelt werden. Hierzu wurde in der Begründung zum Entwurf ergänzt, dass am Standort kein Einzelhandel angesiedelt werden soll und entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen werden „können“.

Die Anregungen der Stadt Erlangen sind bisher nicht in ausreichendem Maße in die Planung eingeflossen. Insbesondere wurde weder der Bedarf nachgewiesen noch eine plausible Alternativenprüfung (auch nicht im Rahmen des Umweltberichts) vorgelegt. Daher wurde die Gemeinde Heßdorf im aktuellen Beteiligungsverfahren erneut auf die Stellungnahme von März 2013 verwiesen. (vgl. Anlage 2 und 3).

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

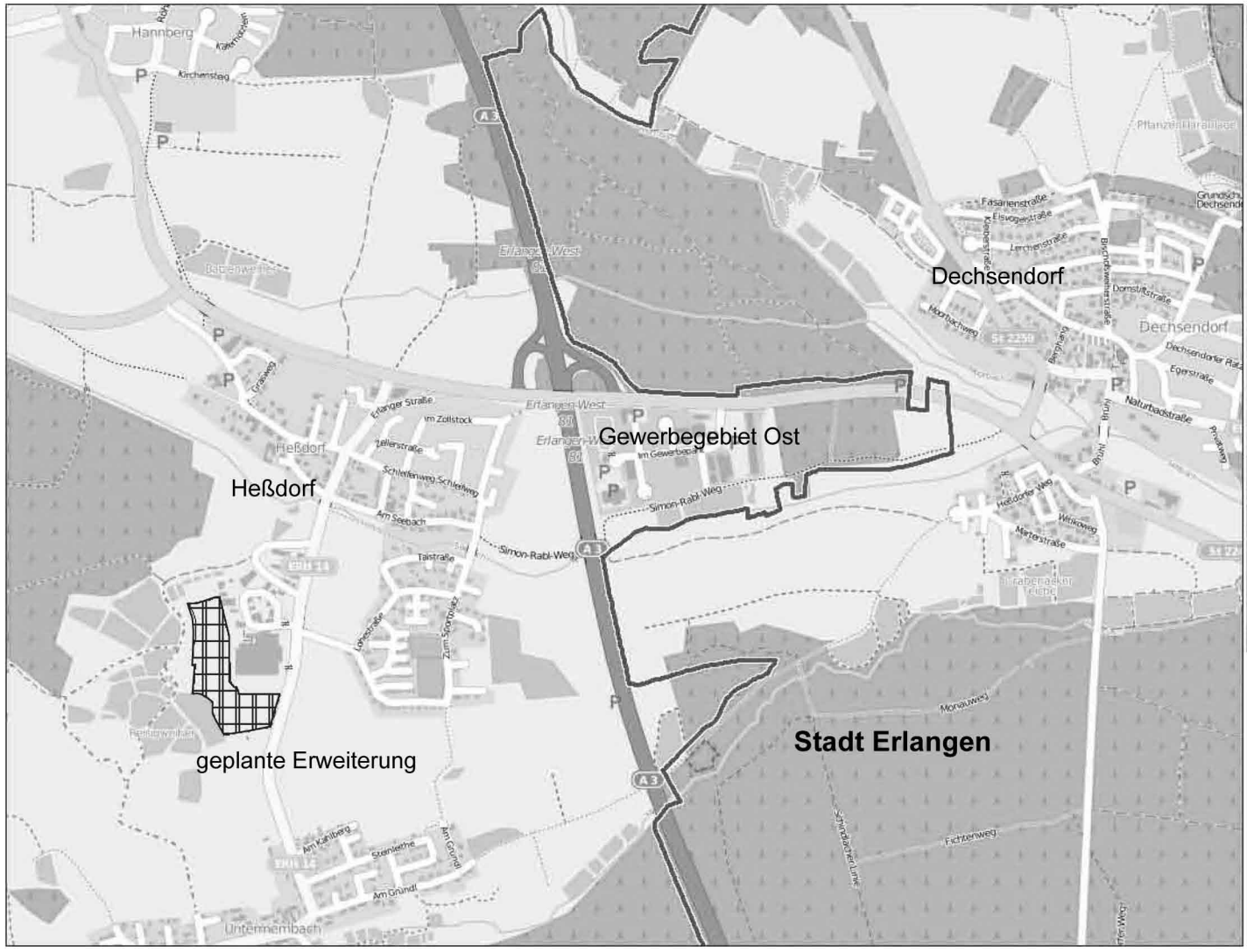
Gemeinde Heßdorf

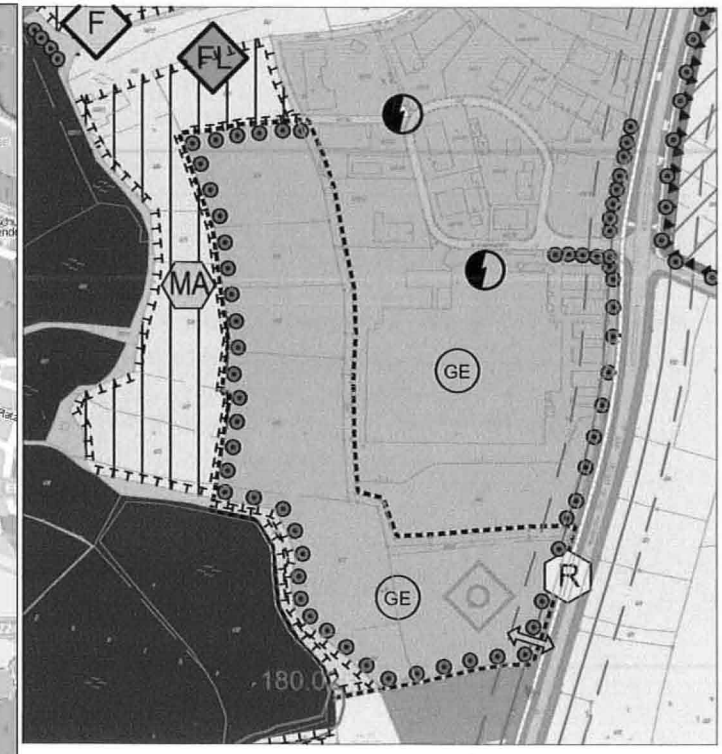
Ö 95

5. FNP Änderung

- Übersichtslageplan -

Geplante Änderung M 1 : 5000





Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

611.1 / Baudler / Molea | Erlangen, den 27.02.2013

N

Ö 9.5

Stadt Erlangen

Stadt Erlangen 91051 Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gebäude: Gebbertstraße 1
Zimmer: 306
Kontakt: Herr Baudler
Telefon: 0 91 31 / 86-1330
Telefax: 0 91 31 / 86-1304
E-Mail: bernd.baudler@stadt.erlangen.de
Nutzen Sie unsere Angebote im Internet:
http://www.erlangen.de

Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf
Hamberger Str. 5
91093 Heßdorf

Unser Zeichen / Schreiben:	Ihr Schreiben / Zeichen:	Datum:
VI/61/BB024	17.04.2013	22. April 2013

5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans der Gemeinde Heßdorf, Verfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Sehr geehrte Frau Willert, sehr geehrte Damen und Herren,

im o.g. Verfahren verweisen wir auf das beiliegende Schreiben der Stadt Erlangen an das bearbeitende Büro, die Arbeitsgemeinschaft Stadt & Land.

Die Stellungnahme vom 14.03.2013 hat weiterhin Gültigkeit.

Mit freundlichen Grüßen

Willmann-Hohmann
Amtsleiterin

Anlage: Stellungnahme der Stadt Erlangen gem. § 4 Abs. 1 BauGB

Ö 9.5

Stadt Erlangen

Stadt Erlangen 91051 Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gebäude: Gebbertstraße 1
Zimmer: 306
Kontakt: Herr Baudler
Telefon: 0 91 31 / 86-1330
Telefax: 0 91 31 / 86-1304
E-Mail: bernd.baudler@stadt.erlangen.de
Nutzen Sie unsere Angebote im Internet:
http://www.erlangen.de

Arbeitsgemeinschaft
Stadt & Land
Herrn Matthias Rühl
Wilhelmstraße 30
91413 Neustadt/Aisch

Unser Zeichen / Schreiben: VI/61/BB024
Ihr Schreiben / Zeichen:
Datum: 14. März 2013

Gemeinde Heßdorf: 5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Bereich des Gewerbegebiets Heßdorf, Fa. Schuler; Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB;
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Sehr geehrter Herr Rühl,

die Stadt Erlangen erhebt gegen die geplante 5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans der Gemeinde Heßdorf nur dann keine Einwände, wenn:

- der Bedarf an weiteren Gewerbeflächen bzw. die Erweiterungsabsichten des Betriebs konkret nachgewiesen worden ist und
- zusätzlich die vorhandenen Potenziale in bestehenden Gewerbegebieten und Alternativflächen auf ihre Eignung hin überprüft worden sind.

In einem Bebauungsplan ist sicherzustellen, dass Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten nicht zugelassen werden, um negative Auswirkungen auf die oberzentrale Versorgungsfunktion der Stadt Erlangen auszuschließen.

Mit freundlichen Grüßen

Willmann-Hohmann
Amtsleiterin

Ö 9.6

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung	**611/202/2013**

Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates vom 18.04.2013

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	18.06.2013	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates vom 18.04.2013 dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Tagesordnung:

TOP 1
BV Waldkrankenhaus – Erweiterung / Masterplan , Rathsberger Str. 57

TOP 2
BV Wohnhäuser, Donaustraße 6-6a

TOP 3
Sonstiges

Anlagen: Niederschrift vom 18.04.2013

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 9.6

TOP 1
BV Waldkrankenhaus – Erweiterung / Masterplan , Rathsberger Str. 57

Das Waldkrankenhaus St. Marien muss in wesentlichen Teilen erweitert werden. Die zur Verfügung stehenden Flächen sind beschränkt, der das Krankenhaus umgebende Bannwald soll und muss so weit als möglich erhalten bleiben.
Das Gesamtkonzept des Architekturbüros für einen Zeitraum von ca. 20 Jahren wurde mit 3 Varianten vorgelegt. Die Erweiterungen haben unterschiedliche Dringlichkeitsstufen. Den zeitnahen Beginn soll ein neuer Haupteingang mit Inter-Mediate-Care Bereich machen. Langfristig sind eine Erweiterung des Ärztehauses, die Ergänzung des OP-Bereiches, der Ersatz des Containerbettenhauses und der Bau einer geriatrischen Abteilung vorgesehen.
Zur weiteren Komplexität der Aufgabe trägt die Neuorganisation der Besucher- und Patientenwege bei, die aus dem nördlichen Parkhaus und der südlichen öffentlichen Erschließung neu geleitet werden müssen.

Insgesamt ist es deshalb sehr lobenswert, dass begonnen wurde, einen Masterplan zu entwickeln, um die zukünftigen Maßnahmen zu strukturieren. Es kann jedoch noch keine der 3 Varianten die vielfältigen Problemstellungen überzeugend lösen.
An das ursprüngliche Krankenhaus wurden in den vergangenen Jahrzehnten bereits mehrere die Struktur schwächende Erweiterungen angefügt. Die nun geplanten Ergänzungsbaukörper werden additiv an das Stammhaus angedockt, so dass die ursprüngliche Kreuzform mit Mittelhalle als zentraler Erschließung nicht mehr klar ablesbar ist und funktional geschwächt wird. Dies hat zur Folge, dass zusätzliche Flure an verschiedenen Längsfassaden angeordnet werden müssen oder Gebäudeteile nur über vertikale Erschließungselemente an den Knotenpunkten funktionieren.
Die Lage des IMC auf dem jetzigen Vorplatz führt zu einer Einengung am Haupterschließungspunkt des Krankenhauses für die Fußgänger- und PKW-Erschließung. Der Zugangsbereich wird dadurch unübersichtlich und rückt gleichzeitig noch weiter vom alten Gebäudekern ab. Das in den beiden Obergeschossen vorgesehene Ambulatorium sitzt strategisch falsch, wenn gleichzeitig die Praxen auf der Südseite erhalten bleiben oder sogar erweitert werden sollen.
Die Erweiterung des OP- Bereiches erscheint zu eng im Bestandsbereich zu sitzen und die Belichtungssituation wird als sehr kritisch angesehen.

Es sollte zu diesem Zeitpunkt unbedingt die Chance genutzt werden, die Gesamtstruktur des Krankenhauses neu zu betrachten. Die notwendigen Erweiterungen betragen fast ein Drittel der Bestandsbaumasse und müssen zu einer Neukonzeption der inneren und äußeren Erschließung führen. Auch muss die Wegeführung und die Qualitäten der Grünräume in einem Freiraumplanungskonzept dargestellt werden.

Der BKB empfiehlt deshalb zur Erreichung einer größeren Varianz der Lösungsmöglichkeiten nachdrücklich einen Architektenwettbewerb auszuloben. Mit den bereits vorliegenden Varianten ist eine gute Grundlage zur Bedarfsfindung und Beschreibung der Aufgabenstellung eines Wettbewerbs erarbeitet.

Die Vorsitzende, 22.04.2013

TOP 2
BV Wohnhäuser, Donaustraße 6-6a

Das in die Jahre gekommene Pfarrzentrum der Erlöserkirche wird abgerissen und direkt am Kirchenbau neu errichtet. Der Verkauf des frei werdenden Grundstückes dient zur finanziellen Unterstützung des Neubaues. (siehe Gutachten vom 6.12.2012).
Auf dieser Fläche sollen Wohneinheiten entstehen.

Vom Architekturbüro wurden 4 Varianten vorbildlich ausgearbeitet.
In Anbetracht der Nähe zum Kindergarten entspricht Lösung D mit 7 schmalen Stadthäusern den relevanten Umgebungsparametern. Hiermit wird eine straßenraumbegleitende Bebauung und typologisch angelehnt mit klarer Orientierung eine vom KiGa abgerückte Binnenbebauung vorgeschlagen.
Für die Ausbildung der Dächer sollten die ruhigen Formen aus der Umgebung herangezogen werden.

Die Weiterbeauftragung des Architekturbüros zur Sicherung der Ausführungsqualität wäre wünschenswert.

Die Vorsitzende, 22.04.2013

TOP 3
Sonstiges

Fassadensanierung Kaufhof,
Nürnbergerstraße 30

Es wurde ein Antrag auf Veränderung der beiden Kaufhauslogos im oberen Bereich der Fassade gestellt. Der Antrag sieht vor, das Logo auf einer plattenartigen Grundfläche wegen der besseren Lesbarkeit zusammenzufassen.
Der BKB empfiehlt jedoch, die Struktur der Fassade zu erhalten und nicht zu unterbrechen. Es ist nur eine Einzelbuchstabenanlage gem. Werbeanlagensatzung vorstellbar.

Mitteilung

Herr Christian Käßmaier wird ab Mitte des Jahres eine Tätigkeit in Augsburg aufnehmen. Der BKB bedauert das Ausscheiden Herrn Käßmaiers außerordentlich und bedankt sich für die gute und kollegiale Zusammenarbeit.

Die Vorsitzende, 22.04.2013

Ö 10

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/ESTW	Frau Wüstner	**III/056/2013**

Anhebung der VGN-Tarife zum 1. Januar 2014

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Gutachten	
Stadtrat	27.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der in der Vorlage beschriebene Richtungsbeschluss der Gesellschafterversammlung des VGN vom 9. April 2013 zur Tarifanhebung im VGN zum 1. Januar 2014 soll auch der endgültigen Beschlussfassung im Grundvertragsausschuss am 30. Juli 2013 zugrunde gelegt werden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Grundlage für die Tariffortschreibung 2014 bildet der VGN-Warenkorb, der eine durchschnittliche Kostensteigerung der Verbundunternehmen von 2013 auf 2014 mit 2,84 % schätzt. Auf diesen Index erfolgt ein Zuschlag von 0,5 % gemäß Ziffer 2 des Beschlusses zur Neuregelung des Zuschlags sowie ein Zuschlag von 0,2 % zur Finanzierung der Stufe 0 zur Einführung des e-Ticketing im VGN.

Damit beträgt die für die Tariffortschreibung maßgebende Preisanhebung 2014 durchschnittlich 3,54 %. Die Gesellschafterversammlung des VGN hat am 9. April 2013 den Richtungsbeschluss zur Tariffortschreibung 2014 um diesen Wert einstimmig getroffen.

Für die Tarifstufe Z, die in Erlangen und in Fürth Gültigkeit hat, ergibt sich dadurch eine mittlere Erhöhung von 3,56 % für 2014. Weitere Einzelheiten sind in der Anlage (Vorlage für den Aufsichtsrat der ESTW vom 19. April 2013) beschrieben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Ein gleichlautender Richtungsbeschluss wurde vom VGN-Grundvertragsausschuss am 25. April 2013 eingebracht. Eine endgültige Beschlussfassung zur Tariffortschreibung 2014 ist für die VGN-Gesellschafterversammlung am 2. Juli 2013 und im Grundvertragsausschuss am 30. Juli 2013 vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Es wird vorgeschlagen, Beschlüsse der Stadt Erlangen in den Sitzungen des UVPA (11. Juni 2013) und des Stadtrats (27. Juni 2013) zu fassen, damit im Grundvertragsausschuss am 30. Juli 2013 ein Beschluss dieses Gremiums ohne Vorbehalte erfolgen kann.

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

Anlagen: TOP 4 a der Sitzung des Aufsichtsrats am 3. Mai 2013:
Stadtverkehr Erlangen; Anhebung der VGN-Tarife zum 1. Januar 2014

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 10

ESTW / ST-Ri 19. April 2013

Zu TOP 4 a
der Sitzung des Aufsichtsrats am 3. Mai 2013

Stadtverkehr Erlangen; Anhebung der VGN-Tarife zum 1. Januar 2014

1. Hintergrund

Die Grundsätze zur Tariffortbildung sind in Artikel 5 Grundvertrag geregelt:

> *„Die Verbundgesellschaft hat sich bei der Erfüllung der ihr nach Artikel 4 übertragenen Aufgaben nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit zu richten. Insbesondere hat sie …*
> *3. den Verbundtarif jährlich zu überprüfen und auf eine Anpassung entsprechend der Aufwands- und Ertragsentwicklung bei den Verbundunternehmen, den Marktgegebenheiten und den Ausgleichsleistungen der Grundvertragspartner hinzuwirken.“*

Ergänzend zu dem Artikel 5 Grundvertrag ist mit dem so genannten Atzelsberger Beschluss vom 8. Juli 2000 und dem Beschluss zur Weiterentwicklung Atzelsberg vom 26. Juli 2007 vereinbart worden, die Verbundtarife auch auf der Grundlage eines VGN-spezifischen Warenkorbindex jährlich fortzuschreiben.

Grundlage für die Tariffortschreibung 2014 bildet der VGN-Warenkorb, der eine durchschnittliche Kostensteigerung der Verbundunternehmen von 2013 auf 2014 mit 2,84 % schätzt. Auf diesen Index erfolgt ein Zuschlag von 0,5 % gemäß Ziffer 2 des Beschlusses zur Neuregelung des Zuschlags sowie ein Zuschlag von 0,2 % zur Finanzierung der Stufe 0 zur Einführung des e-Ticketing im VGN.

Damit beträgt die für die Tariffortschreibung maßgebende Preisanhebung 2014 durchschnittlich 3,54 %. Die Gesellschafterversammlung des VGN hat am 9. April 2013 den Richtungsbeschluss zur Tariffortschreibung 2014 um diesen Wert einstimmig getroffen.

2. Regularien zur Preisfindung

Die Preisfindung für jede einzelne Fahrausweisart folgt einem festen Verfahren: Zur Erreichung des verbundweiten Erhöhungsfaktors sind in einem ersten Schritt die Stückzahlen der Fahrausweise in den einzelnen Tarifbereichen zu berücksichtigen. Für die Tarifstufe Z, die in Erlangen und in Fürth Gültigkeit hat, ergibt sich dadurch eine mittlere Erhöhung von 3,56 % für 2014. In einem zweiten Schritt müssen dann die einzelnen Erhöhungsfaktoren innerhalb dieses Tarifs - ebenfalls unter Berücksichtigung der Stückzahlen - ermittelt werden, woraus sich die neuen Preise für die einzelnen Fahrausweisarten ergeben. Ergänzend dazu ist zu berücksichtigen, dass

die einzelnen Fahrausweispreise auch einer festen Abhängigkeit untereinander folgen müssen. So wird beispielsweise die Schüler-Monatsmarke durch den Faktor 2,99 dividiert, um den Preis der Schüler-Wochenmarke zu erhalten. Andernfalls wäre eine Stückelung ab 3 Wochen Nutzungsdauer nicht mehr rentabel. Durch die Vorgabe, auf volle 10 Cent-Beträge zu runden, ergibt sich dann der endgültige Preis für jeden einzelnen Fahrausweis.

3. Auswirkungen im Stadtverkehr Erlangen

Die Einzelfahrkarte Erwachsene bleibt mit 2,00 € unverändert, während die Einzelfahrt Kind von 0,90 € auf 1,00 € erhöht wird. Dem Wunsch der Gesellschafter Rechnung tragend, wird der Abbau der Rabattierung bei den Mehrfartenkarten fortgesetzt: Die 5-Fahrtenkarte Erwachsene wird um 4,35 %, von 9,20 € auf 9,60 € erhöht, die 5-Fahrtenkarte Kind um 6,82 % von 4,40 € auf 4,70 €. Der Rabatt liegt damit immer noch bei 4 bis 6 %.

Die Preiserhöhung bei den Zeitkarten liegt zwischen 3,48 % (Schüler/Azubi 1 Woche) und 4,82 % (FirmenAbo 12 Monate).

Die Semestermarken 3 und 4 Monate erhöhen sich beide um 3,57 %, das Bergkirchweihticket steigt um 3,45 % von 14,50 € auf 15,00 €.

In der Anlage dargestellt sind die verbundweiten Einnahmen und Mehrerträge der Tarifanhebung 2014 sowie die Preisblätter für alle Tarifstufen.

3. Weiteres Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, verbindliche Beschlüsse der Stadt Erlangen in den Sitzungen am 11. Juni 2013 (UVPA) und am 27. Juni 2013 (Stadtrat) zu fassen, so dass im Grundvertragsausschuss des VGN am 30. Juli 2013 ein endgültiger Beschluss durch dieses Gremiums erfolgen kann.

Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH

ppa. Siegfried Richter

Anlagen

Zusammenstellung der theoretischen Einnahmen und Mehrerträge aus der Tarifanpassung 2014 sowie Preisblätter für alle Tarifstufen

Zusammenstellung der theoretischen Einnahmen und Mehrerträge aus der Tarifanpassung 2014

Basis für die Einnahmenberechnung 2014 sind Stückzahlen des Jahres 2012

Annahme: Keine Wanderungen, kein Neuverkehr

Fahrausweisart	Stück 2012	Einnahmen 2013	%-anteil	Δ Einnahmen	Stück 2012	Einnahmen 2014	Δ Einnahmen
Einzelfahrkarten Erwachsene	13.385.004	38.295.188,40 €	13,51%	2,36%	13.385.004	39.200.554,00 €	905.365,60 €
Einzelfahrkarten Kind	2.363.177	2.963.596,00 €	1,05%	2,72%	2.363.177	3.044.290,10 €	80.694,10 €
Streifenkarte 5er Erwachsene S	16.990	95.144,00 €	0,03%	3,57%	16.990	98.542,00 €	3.398,00 €
Streifenkarte 5er Kind S	13.889	38.889,20 €	0,01%	3,57%	13.889	40.278,10 €	1.388,90 €
Streifenkarte 5er Erwachsene K	654.674	4.779.120,20 €	1,69%	6,85%	654.674	5.106.457,20 €	327.337,00 €
Streifenkarte 5er Kind K	142.593	527.594,10 €	0,19%	5,41%	142.593	556.112,70 €	28.518,60 €
Streifenkarte 5er Erwachsene A	714.782	8.077.036,60 €	2,85%	5,31%	714.782	8.505.905,80 €	428.869,20 €
Streifenkarte 5er Kind A	73.754	420.397,80 €	0,15%	3,51%	73.754	435.148,60 €	14.750,80 €
Streifenkarte 5er Erwachsene Z	104.823	964.371,60 €	0,34%	4,35%	104.823	1.006.300,80 €	41.929,20 €
Streifenkarte 5er Kind Z	16.939	74.531,60 €	0,03%	6,82%	16.939	79.613,30 €	5.081,70 €
Streifenkarte 10er Erwachsene	756.799	7.643.669,90 €	2,70%	3,96%	756.799	7.946.389,50 €	302.719,60 €
Streifenkarte 10er Kind	98.963	504.711,30 €	0,18%	3,92%	98.963	524.503,90 €	19.792,60 €
TagesTicket Solo	2.225.157	10.864.539,30 €	3,83%	3,89%	2.225.157	11.287.185,90 €	422.646,60 €
TagesTicket Plus	1.429.794	18.415.174,40 €	6,50%	4,46%	1.429.794	19.235.990,30 €	820.815,90 €
Gruppenfahrkarten	110.666	221.407,90 €	0,08%	3,87%	110.666	229.981,80 €	8.573,90 €
Sonderfahrkarten mit KombiT. ohne BT+SWT	527.908	3.588.046,57 €	1,27%	1,71%	527.908	3.649.257,72 €	61.211,15 €
Summe Bartarif	**22.635.912**	**97.473.418,87 €**	**34,38%**	**3,56%**	**22.635.912**	**100.946.511,72 €**	**3.473.092,85 €**
Solo 31	92.419	7.259.305,60 €	2,56%	3,62%	92.419	7.522.366,70 €	263.061,10 €
7-Tage-MobiCard	298.294	6.782.089,45 €	2,39%	2,60%	298.294	6.958.157,16 €	176.067,71 €
31-Tage MobiCard	182.762	15.147.426,00 €	5,34%	3,61%	182.762	15.694.920,50 €	547.494,50 €
9 Uhr MobiCard	253.710	16.108.235,40 €	5,68%	3,73%	253.710	16.708.500,30 €	600.264,90 €
Jahresabo	545.472	34.863.396,70 €	12,30%	3,68%	545.472	36.146.740,70 €	1.283.344,00 €
Jahresabo Plus	25.258	1.661.826,10 €	0,59%	3,75%	25.258	1.724.192,10 €	62.366,00 €
Jahresabo 9 Uhr	110.627	4.447.205,40 €	1,57%	4,23%	110.627	4.635.271,30 €	188.065,90 €
3-MonatsAbo	6.003	526.994,90 €	0,19%	3,62%	6.003	546.093,30 €	19.098,40 €
6-MonatsAbo	15.130	1.135.867,00 €	0,40%	3,62%	15.130	1.177.017,00 €	41.150,00 €
Firmenabo	205.466	13.519.407,90 €	4,77%	3,64%	205.466	14.010.898,20 €	491.490,30 €
Firmenabo Plus	36.092	2.842.852,60 €	1,00%	3,55%	36.092	2.943.637,60 €	100.785,00 €
Summe Allgem. Zeitkarten	**1.771.233**	**104.294.607,05 €**	**36,79%**	**3,62%**	**1.771.233**	**108.067.794,86 €**	**3.773.187,81 €**
Nürnberg-Pass	**90.681**	**2.792.974,80 €**	**0,99%**	**0,00%**	**90.681**	**2.792.974,80 €**	**- €**
Monatsmarken Azubi Selbstz.	348.523	22.359.837,90 €	7,89%	3,54%	348.523	23.152.442,60 €	792.604,70 €
Monatsmarken Azubi Kostentr.	1.007.091	50.113.586,50 €	17,68%	3,55%	1.007.091	51.892.624,80 €	1.779.038,30 €
Semestermarken	17.059	3.139.876,20 €	1,11%	3,54%	17.059	3.250.907,15 €	111.030,95 €
Wochenmarken Azubis	132.244	3.250.797,60 €	1,15%	3,45%	132.244	3.363.075,00 €	112.277,40 €
Summe Azubi/Schüler	**1.504.917**	**78.864.098,20 €**	**27,82%**	**3,54%**	**1.504.917**	**81.659.049,55 €**	**2.794.951,35 €**
Zusatzmarken 1.Klasse der DB	0	64.674,00 €	0,02%	3,54%	0	66.963,46 €	2.289,46 €
Summe Zeitkarten	**3.366.831**	**186.016.354,05 €**	**65,62%**	**3,53%**	**3.366.831**	**192.586.782,67 €**	**6.570.428,62 €**
Gesamt	**26.002.743**	**283.489.772,92 €**	**100,00%**	**3,54%**	**26.002.743**	**293.533.294,39 €**	**10.043.521,47 €**

+	Bayern-Ticket + Schönes Wochenende Ticket + City (Wert aus 2012)	19.487.804 €
+	Semesterticket Bamberg + Bayreuth (Wert aus 2012)	1.521.526 €
=	**Gesamtsumme 2014**	**314.542.625 €**

Maßnahmen 2014

Durchschnittlicher Anhebungssatz:
3,54 % (Index 2,84 % + DTV/HV-Aufschlag 0,5 % + Finanzierung E-Ticket Stufe-0-Aufschlag 0,2 %)

Bartarif:

EF: Keine Erhöhung in S, K, Z, A (außer Kind Z, wg. 50 %-Regelung)
5er: Überdurchschnittliche Erhöhung 5er-Tickets K, Z, A (außer Kind A)
TTPlus: Überdurchschnittliche Erhöhung in K, Z ,2 und 10, stark überdurchschnittlich in A (+ 7,06 %)

Zeitkarten:

Solo 31: leicht überdurchschnittlich in S, K, Z, A
MC 31: leicht überdurchschnittlich in S, K, Z, A, stark unterdurchschnittlich in 2 (+ 0,58 %)
MC 7: leicht überdurchschnittlich in S, Z, A, stark unterdurchschnittlich in 2 (+ 0,5 %)
MC31/9: leicht überdurchschnittlich in S, K, Z, A (zwischen 3,63 % und 3,93 %)
JahresAbo: leicht überdurchschnittlich in K (+ 3,93 %), stark überdurchschn. in S (+ 4,98 %) und Z (+ 4,62 %)
9-Uhr-Abo: leicht überdurchschnittlich (+ 4,23 %)
Schüler: durchschnittlich (+ 3,54 %)

	Einnahmen 2013	Einnahmen 2014	Δ Einnahmen
S	700.607 €	721.799 €	21.192 €
K	21.530.493 €	22.216.588 €	686.095 €
Z	12.569.070 €	13.015.990 €	446.919 €
A	87.085.103 €	90.189.146 €	3.104.043 €
2 - 10+T	161.604.500 €	167.389.772 €	5.785.272 €
Gesamt	**283.489.773 €**	**293.533.294 €**	**10.043.521 €**

Durchschnittlicher Anhebungssatz	3,54%
S	3,02%
K	3,19%
Z	3,56%
A	3,56%
2 - 10+T	3,58%
Gesamt	**3,54%**

Tarifstufe	Preisstufe	Einzelfahrkarten						TagesTickets Solo			TagesTickets Plus		
		Erwachsener			Kind								
		Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %
S	S	1,20	1,20	0,00%	0,60	0,60	0,00%	---	---	---	---	---	---
K	K	1,70	1,70	0,00%	0,80	0,80	0,00%	3,50	3,70	5,71%	7,30	7,60	4,11%
Z	Z	2,00	2,00	0,00%	0,90	1,00	11,11%	4,10	4,30	4,88%	7,30	7,60	4,11%
A	A	2,50	2,50	0,00%	1,20	1,20	0,00%	5,10	5,30	3,92%	8,50	9,10	7,06%
2	2	2,20	2,30	4,55%	1,10	1,20	9,09%	4,50	4,60	2,22%	7,30	7,60	4,11%
2+T	3	3,10	3,20	3,23%	1,60	1,60	0,00%				10,60	11,00	3,77%
3													
3+T	4	4,00	4,20	5,00%	2,10	2,20	4,76%						
4													
4+T													
5	5	5,10	5,30	3,92%	2,60	2,70	3,85%				14,00	14,50	3,57%
5+T													
6	6	6,10	6,30	3,28%	3,10	3,20	3,23%						
6+T													
7	7	7,00	7,40	5,71%	3,60	3,80	5,56%						
7+T													
8	8	8,10	8,40	3,70%	4,10	4,30	4,88%				16,80	17,50	4,17%
8+T													
9	9	9,10	9,50	4,40%	4,60	4,80	4,35%						
9+T													
10	10	10,10	10,50	3,96%	5,10	5,30	3,92%						
> 10													

Streifenkarten		Erwachsener			Kind		
		Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %
Preisstufe S	5 Fahrten	5,60	5,80	3,57%	2,80	2,90	3,57%
Preisstufe K	5 Fahrten	7,30	7,80	6,85%	3,70	3,90	5,41%
Preisstufe A	5 Fahrten	11,30	11,90	5,31%	5,70	5,90	3,51%
Preisstufe 2-10	10 Streifen	10,10	10,50	3,96%	5,10	5,30	3,92%

Tarifstufe	MobiCard								
	7 Tage			31 Tage					
	Rund um die Uhr			Rund um die Uhr			9 Uhr MobiCard		
	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %
S	8,30	8,70	4,82%	28,50	29,60	3,86%	22,90	23,80	3,93%
K	12,20	12,60	3,28%	41,60	43,10	3,61%	33,00	34,20	3,64%
Z	15,20	15,80	3,95%	51,30	53,30	3,90%	41,30	42,90	3,87%
A	21,90	22,70	3,65%	74,50	77,40	3,89%	58,90	61,20	3,90%
2	20,00	20,10	0,50%	68,40	68,80	0,58%	54,20	56,10	3,51%
2+T	23,30	24,10	3,43%	79,70	82,50	3,51%	63,70	66,00	3,61%
3	25,90	26,80	3,47%	88,60	91,70	3,50%			
3+T	30,60	31,70	3,59%	104,70	108,30	3,44%			
4	33,50	34,70	3,58%	114,70	118,70	3,49%			
4+T	36,10	37,40	3,60%	123,30	127,70	3,57%			
5	39,20	40,50	3,32%	133,90	138,60	3,51%	79,30	82,10	3,53%
5+T	41,90	43,30	3,34%	143,20	148,20	3,49%			
6	43,90	45,50	3,64%	150,20	155,40	3,46%			
6+T	48,00	49,70	3,54%	164,10	169,80	3,47%			
7	51,40	53,20	3,50%	175,70	181,90	3,53%			
7+T	55,10	57,00	3,45%	188,30	194,90	3,51%			
8	58,70	60,80	3,58%	200,80	207,90	3,54%	86,70	89,80	3,58%
8+T	61,80	64,00	3,56%	211,20	218,80	3,60%			
9	65,40	67,70	3,52%	223,70	231,40	3,44%			
9+T	68,50	70,90	3,50%	234,30	242,50	3,50%			
10	72,50	75,00	3,45%	247,80	256,40	3,47%			
10+T	77,70	80,50	3,60%	265,60	275,10	3,58%			

Tarifstufe	Solo 31			Wertmarken Schüler/Azubi				Wertmarken Schüler/Azubi				Verhältnis Schüler Monat/Solo 31
	31 Tage			Tarifstufe	Kalendermonat			Tarifstufe	Woche			
	Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %		Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %		Preis alt	Preis neu	Erhöhung in %	
S	25,50	26,60	4,31%	S	19,20	19,90	3,65%	S	6,40	6,70	4,69%	74,81%
K	36,90	38,40	4,07%	K	27,90	28,90	3,58%	K	9,30	9,70	4,30%	75,26%
Z	45,60	47,30	3,73%	Z	34,30	35,60	3,79%	Z	11,50	11,90	3,48%	75,26%
A	63,90	66,30	3,76%	A	47,70	49,40	3,56%	A	16,00	16,50	3,13%	74,51%
2	59,90	62,00	3,51%	2	45,00	46,60	3,56%	2	15,10	15,60	3,31%	75,16%
2+T	71,80	74,30	3,48%	2+T	54,00	55,90	3,52%	2+T	18,10	18,70	3,31%	75,24%
3	79,80	82,60	3,51%	3	60,00	62,10	3,50%	3	20,10	20,80	3,48%	75,18%
3+T	94,30	97,60	3,50%	3+T	70,90	73,40	3,53%	3+T	23,70	24,50	3,38%	75,20%
4	103,30	106,90	3,48%	4	77,70	80,40	3,47%	4	26,00	26,90	3,46%	75,21%
4+T	111,10	115,00	3,51%	4+T	83,50	86,50	3,59%	4+T	27,90	28,90	3,58%	75,22%
5	120,60	124,90	3,57%	5	90,70	93,90	3,53%	5	30,30	31,40	3,63%	75,18%
5+T	129,00	133,50	3,49%	5+T	97,00	100,40	3,51%	5+T	32,40	33,60	3,70%	75,21%
6	135,30	140,00	3,47%	6	101,70	105,30	3,54%	6	34,00	35,20	3,53%	75,21%
6+T	147,80	153,00	3,52%	6+T	111,10	115,00	3,51%	6+T	37,20	38,50	3,49%	75,16%
7	158,30	163,90	3,54%	7	119,00	123,20	3,53%	7	39,80	41,20	3,52%	75,17%
7+T	169,60	175,60	3,54%	7+T	127,50	132,00	3,53%	7+T	42,60	44,10	3,52%	75,17%
8	180,90	187,30	3,54%	8	136,00	140,80	3,53%	8	45,50	47,10	3,52%	75,17%
8+T	190,30	197,10	3,57%	8+T	143,10	148,20	3,56%	8+T	47,90	49,60	3,55%	75,19%
9	201,50	208,50	3,47%	9	151,50	156,80	3,50%	9	50,70	52,40	3,35%	75,20%
9+T	211,10	218,50	3,51%	9+T	158,70	164,30	3,53%	9+T	53,10	54,90	3,39%	75,19%
10	223,20	231,00	3,49%	10	167,80	173,70	3,52%	10	56,10	58,10	3,57%	75,19%
10+T	239,30	247,80	3,55%	10+T	179,90	186,30	3,56%	10+T	60,20	62,30	3,49%	75,18%

Tarifstufe	JahresAbo					Tarifstufe	Abo 3			Tarifstufe	Abo 6			Tarifstufe	JahresAbo Plus		
	persönlich						persönlich				persönlich				persönlich		
	Jahresbetrag		Monatsbetrag				Monatsbetrag				Monatsbetrag				Monatsbetrag		
	Preis alt	Preis neu	Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)		Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)		Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)		Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)
S	241,20	253,20	20,10	21,10	4,98%	S	24,20	25,20	4,13%	S	22,80	23,80	4,39%	S	22,00	23,10	5,00%
K	336,00	349,20	28,00	29,10	3,93%	K	35,00	36,40	4,00%	K	33,00	34,40	4,24%	K	30,70	31,90	3,91%
Z	415,20	434,40	34,60	36,20	4,62%	Z	43,20	44,80	3,70%	Z	40,80	42,30	3,68%	Z	37,90	39,60	4,49%
A	619,20	642,00	51,60	53,50	3,68%	A	61,90	64,30	3,88%	A	57,90	60,10	3,80%	A	56,90	59,10	3,87%
2	567,60	588,00	47,30	49,00	3,59%	2	56,80	58,70	3,35%	2	53,60	55,50	3,54%	2	51,80	53,70	3,67%
2+T	680,40	704,40	56,70	58,70	3,53%	2+T	68,00	70,40	3,53%	2+T	64,30	66,50	3,42%	2+T	62,10	64,30	3,54%
3	756,00	783,60	63,00	65,30	3,65%	3	75,60	78,30	3,57%	3	71,40	73,90	3,50%	3	69,00	71,50	3,62%
3+T	894,00	925,20	74,50	77,10	3,49%	3+T	89,30	92,50	3,58%	3+T	84,40	87,40	3,55%	3+T	81,60	84,40	3,43%
4	979,20	1.014,00	81,60	84,50	3,55%	4	97,90	101,30	3,47%	4	92,50	95,70	3,46%	4	89,40	92,50	3,47%
4+T	1.053,60	1.090,80	87,80	90,90	3,53%	4+T	105,30	109,00	3,51%	4+T	99,40	102,90	3,52%	4+T	96,10	99,50	3,54%
5	1.143,60	1.184,40	95,30	98,70	3,57%	5	114,30	118,30	3,50%	5	107,90	111,80	3,61%	5	104,40	108,10	3,54%
5+T	1.222,80	1.266,00	101,90	105,50	3,53%	5+T	122,20	126,50	3,52%	5+T	115,50	119,50	3,46%	5+T	111,60	115,50	3,49%
6	1.282,80	1.327,20	106,90	110,60	3,46%	6	128,20	132,70	3,51%	6	121,10	125,30	3,47%	6	117,10	121,10	3,42%
6+T	1.401,60	1.450,80	116,80	120,90	3,51%	6+T	140,00	145,00	3,57%	6+T	132,30	136,90	3,48%	6+T	127,90	132,40	3,52%
7	1.501,20	1.554,00	125,10	129,50	3,52%	7	150,00	155,30	3,53%	7	141,70	146,70	3,53%	7	137,00	141,80	3,50%
7+T	1.608,00	1.664,40	134,00	138,70	3,51%	7+T	160,70	166,40	3,55%	7+T	151,80	157,20	3,56%	7+T	146,70	151,90	3,54%
8	1.714,80	1.776,00	142,90	148,00	3,57%	8	171,40	177,50	3,56%	8	161,90	167,60	3,52%	8	156,50	162,10	3,58%
8+T	1.803,60	1.868,40	150,30	155,70	3,59%	8+T	180,30	186,80	3,61%	8+T	170,30	176,40	3,58%	8+T	164,60	170,50	3,58%
9	1.910,40	1.976,40	159,20	164,70	3,45%	9	190,90	197,60	3,51%	9	180,30	186,60	3,49%	9	174,30	180,30	3,44%
9+T	2.001,60	2.071,20	166,80	172,60	3,48%	9+T	200,00	207,00	3,50%	9+T	188,90	195,60	3,55%	9+T	182,60	189,00	3,50%
10	2.115,60	2.190,00	176,30	182,50	3,52%	10	211,50	218,90	3,50%	10	199,80	206,70	3,45%	10	193,00	199,80	3,52%
10+T	2.268,00	2.349,60	189,00	195,80	3,60%	10+T	226,70	234,80	3,57%	10+T	214,20	221,80	3,55%	10+T	207,00	214,40	3,57%

Tarifstufe	FirmenAbo/FirmenAbo Azubi 12 Monate					FirmenAboPlus 12 Monate				
	Jahresbetrag		Monatsbetrag			Jahresbetrag		Monatsbetrag		
	Preis alt	Preis neu	Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)	Preis alt	Preis neu	Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)
K	302,40	314,40	25,20	26,20	3,97%	334,80	348,00	27,90	29,00	3,94%
Z	373,20	391,20	31,10	32,60	4,82%	412,80	430,80	34,40	35,90	4,36%
A	556,80	578,40	46,40	48,20	3,88%	620,40	644,40	51,70	53,70	3,87%
2	511,20	529,20	42,60	44,10	3,52%	565,20	585,60	47,10	48,80	3,61%
2+T	612,00	633,60	51,00	52,80	3,53%	675,60	699,60	56,30	58,30	3,55%
3	680,40	705,60	56,70	58,80	3,70%	752,40	780,00	62,70	65,00	3,67%
3+T	805,20	832,80	67,10	69,40	3,43%	889,20	919,20	74,10	76,60	3,37%
4	880,80	913,20	73,40	76,10	3,68%	975,60	1.009,20	81,30	84,10	3,44%
4+T	948,00	981,60	79,00	81,80	3,54%	1.047,60	1.084,80	87,30	90,40	3,55%
5	1.029,60	1.065,60	85,80	88,80	3,50%	1.137,60	1.178,40	94,80	98,20	3,59%
5+T	1.100,40	1.140,00	91,70	95,00	3,60%	1.216,80	1.258,80	101,40	104,90	3,45%
6	1.154,40	1.194,00	96,20	99,50	3,43%	1.276,80	1.320,00	106,40	110,00	3,38%
6+T	1.261,20	1.305,60	105,10	108,80	3,52%	1.395,60	1.444,80	116,30	120,40	3,53%
7	1.351,20	1.399,20	112,60	116,60	3,55%	1.494,00	1.546,80	124,50	128,90	3,53%
7+T	1.447,20	1.497,60	120,60	124,80	3,48%	1.599,60	1.656,00	133,30	138,00	3,53%
8	1.543,20	1.598,40	128,60	133,20	3,58%	1.705,20	1.766,40	142,10	147,20	3,59%
8+T	1.623,60	1.681,20	135,30	140,10	3,55%	1.794,00	1.858,80	149,50	154,90	3,61%
9	1.719,60	1.778,40	143,30	148,20	3,42%	1.900,80	1.966,80	158,40	163,90	3,47%
9+T	1.801,20	1.863,60	150,10	155,30	3,46%	1.990,80	2.060,40	165,90	171,70	3,50%
10	1.904,40	1.971,60	158,70	164,30	3,53%	2.104,80	2.179,20	175,40	181,60	3,53%
10+T	2.041,20	2.114,40	170,10	176,20	3,59%	2.257,20	2.337,60	188,10	194,80	3,56%

FirmenAbo - Pauschal (verbundweite Nutzung)

(Mindestbeträge orientieren sich an den Preisen der Tarifstufe 3, jede Firma hat aber je nach Nutzung eigenen Preis)

Sondertarife Nürnberg/Fürth/Stein und Erlangen			
	Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)
Semesterwertmarken 3 Monate			
Nürnberg-Fürth-Stein (Tarifzonen 100/200)	134,00	138,70	3,51%
Erlangen bis Nürnberg (Tarifzonen 100/200/300/400)	188,90	195,60	3,55%
Semesterwertmarken 4 Monate			
Nürnberg-Fürth-Stein (Tarifzonen 100/200)	178,60	184,90	3,53%
Erlangen bis Nürnberg (Tarifzonen 100/200/300/400)	251,90	260,80	3,53%
Nürnberg-Pass (Monatsbetrag)	30,80	30,80	0,00%
Ausschlusszeit 6 - 8 Uhr			
JahresAbo mit Ausschlusszeit (Monatsbetrag)	40,20	41,90	4,23%
Nürnberg/Fürth/Stein (Tarifzonen 100/200) Mo - Fr ab 9 Uhr, Sa, So und Feiertage ganztags			

Sonderfahrkarten Erlangen			
	Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)
5 Fahrten-Karte Erwachsener (Zone 400)	9,20	9,60	4,35%
5 Fahrten-Karte Kind (Zone 400)	4,40	4,70	6,82%
Semesterwertmarken 3 Monate	75,60	78,30	3,57%
Semesterwertmarken 4 Monate	100,80	104,40	3,57%
Bergkirchweihticket	14,50	15,00	3,45%
Ferienpass Erlangen	14,10	14,60	3,55%
AutohausTicket Erlangen	3,40	3,60	5,88%
Hotelfahrkarte Erlangen	4,70	4,90	4,26%

Sonstige Fahrkarten			
	Preis alt	Preis neu	Erhöhung (%)
Christkindlesmarkt	3,10	3,20	3,23%
Michaeliskirchweih Fürth	13,70	14,20	3,65%
Hotelfahrkarte (Tarifzonen 100/200)	6,50	6,75	3,92%
AutohausTicket Neumarkt	2,90	3,10	6,90%
AutohausTicket Nürnberg/Fürth/Stein	4,80	4,99	3,92%
Ferienpass (verbundweit)	28,60	29,60	3,50%
Rail & Fly Erwachsene (TS A)	2,00	2,00	0,00%
Rail & Fly Kinder (TS A)	0,96	0,96	0,00%
Gruppenfahrkarte	Preise entsprechen halbem Preis Ef Erw. bzw. Kind		

Ö 11

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32	Ordnungs- und Straßenverkehrsamt	**32/027/2013**

Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2012 des Amtes 32

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.05.2013	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis 2012 des Amtes 32 beträgt -89.634,34 EUR.

Abweichend von dem von der Kämmerei vorgeschlagenen und den Budgetierungsregeln entsprechenden Verlustvortrag in Höhe von -89.634,34 EUR schlägt das Fachamt einen Verlustvortrag in Höhe von 0,00 EUR vor.

Ein Vorschlag zur Verwendung der Restmittel in der Budgetrücklage des Amtes entfällt.

Eine endgültige Beratung und Beschlussfassung über den Verlustvortrag erfolgt in Haupt-, Finanz- und Personalausschuss und Stadtrat.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufgrund der besonderen personellen Situation des Amtes 32 im Jahr 2012 erscheint der Übertrag des negativen Budgetergebnisses (das ausschließlich auf ein negatives Ergebnis des Personalmittelbudgets zurückzuführen ist) als Verlust in das nächste Haushaltsjahr nicht sachgerecht.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

2.1 Das bereinigte Sachkostenbudgetergebnis 2012 des Amtes 32 beträgt (+)19.209,30 EUR (2011: -525.774,65 EUR, 2010: -603.039,02 EUR).

Es ist zurückzuführen auf: Anmerkung: **Bereits im Zuge der Budgetabrechnung 2010 hat der UVPA am 17.5.2011 festgestellt, dass eine Bereinigung der überhöhten Budgetansätze erforderlich ist. Diese Maßnahme wurde erstmals für das Haushaltsjahr 2012 vorgenommen. Der positive Abschluss des Sachkostenbudgets zeigt den Erfolg der Maßnahme.**

In den Investitionshaushalt wurden 0,00 EUR übertragen (2011: 0,00 EUR, 2010: 0,00 EUR).

2.2 Das bereinigte Personalkostenbudgetergebnis 2012 des Amtes 32 beträgt -108.843,64 EUR (2011: 4.313,93 EUR, 2010: 70.189,46 EUR).

Es ist zurückzuführen auf massive und lange andauernde Krankheitsausfälle im Amt, u. a. auch eines Abteilungsleiters. Dies steht im Zusammenhang mit einer bereits seit langem andauernden Überlastungssituation in der Abteilung 322. Für die deshalb notwendige kurzfristige Bereitstellung zusätzlicher Personalkapazität im Umfang von zwei Stellen (die mit der Beschlussfassung über den Haushalt 2013 auf Dauer geschaffen und der Bedarf damit festgestellt wurde) sind Kosten von über 100.000 EUR angefallen, die nicht dem Fachamt anzulasten sind.

2.3 Das Arbeitsprogramm 2012 konnte wie geplant, jedoch mit folgenden Änderungen erfüllt werden:

Die Anpassung kommunaler Satzungen und Verordnungen konnte aufgrund des oben dargestellten Personalengpasses in 2012 nicht im gewünschten Umfang vorangetrieben werden.

Im Rahmen der Sicherheitsmaßnahmen bei Veranstaltungen wurde das Sicherheitskonzept für die Bergkirchweih in 2012 fast vollständig zum Abschluss gebracht. Allerdings muss das fertige Konzept in den Folgejahren laufend überprüft und fortgeschrieben werden.

Im Waffenrecht wurde die Einführung des Nationalen Waffenregisters zum Jahresende abgeschlossen. Inhaltliche Detailfragen sind im Folgenden noch zu klären; hierzu gibt es ausreichende Übergangsfristen.

2.4 Der vorgesehene Verlustvortrag ist der beiliegenden Budgetabrechnung der Kämmerei zu entnehmen.

2.5 Zum Ausgleich des Verlustvortrages sind folgende Maßnahmen geplant:

2.5.1 Ausgleich durch den Gesamthaushalt

2.6 Entwicklung der Budgetergebnisrücklage des Amtes 32 in 2012

	Betrag in EUR
Stand am 01.01.2012	0,00
geplante Entnahmen 2012 aufgrund Fachausschussbeschluss vom: entfällt	
./. abzüglich der tatsächlichen Entnahmen aufgrund Fachausschussbeschluss	0,00
./.abzüglich Rücklagenentnahme zur Reduzierung des Verlustausgleichs	0,00
= gegenwärtiger Rücklagenstand	0,00
Folgende Verwendung des gegenwärtigen Rücklagenstandes ist geplant: 2.6.1 Entfällt	

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Verlustvortrag nach 2013 i. H. v. 0,00 EUR

Anlagen:
Amt 32 Budgetabrechnung 2012

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 07.05.2013

Protokollvermerk:
Dieser TOP wird nur eingebracht und in den nächsten UVPA verwiesen.

gez. Aßmus	gez. Wüstner
Vorsitzende/r	Berichterstatter/in

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

	Kontenschema 32_BUDGET1 Erträge	Aufwendungen	Budgetvolumen	Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2012
	3.736.000,00	-536.000,00	3.200.000,00	**Beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_BUDGET1, Spaltenlayout SPALT_6, Spalte "2012/Plan")**
				Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
Zeile 265	0,00	0,00		Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
				Budgetabrechnung 2012
Zeile 268	3.736.000,00	-536.000,00	3.200.000,00	**Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_BUDGET1, Spaltenlayout SPALT_6, Spalte "Fortgeschriebener Plan")**
Zeile 270	4.445.380,45	-673.392,30	3.771.988,15	**Erwirtschaftetes Überschuss-/verbrauchtes Zuschussbudget = Rechnungsergebnis (Bewegungen) aus nsk (Kontenschema XX_BUDGET1, Spaltenlayout SPALT_6, Spalte "2012/Ist")**
	709.380,45			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
		-137.392,30		Mehraufwendungen (-) / Minderaufwendungen (+)
Zeile 274			571.988,15	**Ergebnis Sachmittelbudget**
				Bereinigungen Sachmittelbudget:
			-11.909,85	Bereinigung um die Aufwendungen des Amtes 66 für die Parkscheinautomatenentleerung (Aufgabenübertragung ab 01.04.2012 auf Amt 66, Veranschlagung der HHMittel 2012 jedoch im Budget des Amtes 32)
			13.049,78	Erstattung der Aufwendungen für die Anschaffung von Feuerwehrschränken (SK 527198, KST 322090, KTR 57330032) durch Amt 20 (Entnahme aus der Sonderrücklage des Amtes 20 zur Verbesserung Feuerwehrkonzeption Bergkirchweih)
			-503.918,78	Bereinigung um periodenfremden Ertrag aus der Jahresabrechnung 2011 der Verkehrsüberwachung auf SK 492101, KST 321090, KTR 61110032 (Kein entsprechender Verlustvortrag in 2011)
			-50.000,00	Bereinigung um den Aufwendungsansatz für die Grundbenutzungskosten Kirchweihen/Märkte gem. Vermerk Nr. III/32/LH003 vom 30. April 2013
Zeile 279			19.209,30	**Bereinigtes Ergebnis Sachmittelbudget = Teilergebnis I**
Zeile 281			-108.843,64	**Ergebnis Personalmittelbudget (Wert kommt von Amt 11)**
				Bereinigungen Personalmittelbudget
Zeile 286			-108.843,64	**Bereinigtes Ergebnis Personalmittelbudget = Teilergebnis II**
Zeile 288			-89.634,34	**Bereinigtes Gesamtergebnis Personal- und Sachmittelbudget (Teilergebnis I + Teilergebnis II)**
				abzüglich 70 % Rückgabe gemäß Budgetierungsregel (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				abzüglich freiwillige Rückgabe des Fachamtes (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				Keine Entnahme aus der Sonderrücklage des Fachamtes zur Reduzierung des negativen Ergebnisses (kein Vorzeichen) möglich, da keine Rücklagenmittel vorhanden sind.
Zeile 294			-89.634,34	**Übertragungsvorschlag der Kämmerei für den Fachausschuss/HFPA/Stadtrat -VERLUSTVORTRAG-**

Ö 12

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/23	Liegenschaftsamt	**232/031/2013**

Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2012 des Amtes 23

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.05.2013	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
20

I. Antrag

Dem bereinigten Gesamtbudgetergebnis 2012 des Amtes 23 i.H.v. 352.025,98 EUR und dem vorgesehenen Übertrag von 105.607,79 EUR wird zugestimmt.

Mit dem Vorschlag zur Verwendung des Budgetübertrages 2012 i.H.v. 105.607,79 EUR und der Restmittel in der Budgetrücklage des Amtes von 246.711,83 EUR besteht, vorbehaltlich der Beschlussfassung über die Übertragung der Budgetergebnisse durch den Stadtrat, Einverständnis.

Eine endgültige Beratung und Beschlussfassung über den Übertrag erfolgt in Haupt-, Finanz- und Personalausschuss und Stadtrat.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit der Möglichkeit, 30 % des positiven Budgetergebnisses für sinnvolle Aufgaben des nächsten Jahres verwenden zu können, soll das verantwortungsvolle Wirtschaften des Fachamtes unterstützt und anerkannt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

2.1 Das bereinigte Sachkostenbudgetergebnis 2012 des Amtes 23 beträgt 269.022,47 EUR (2011: 141.524,03 EUR, 2010: 80.096,76 EUR).

Es ist zurückzuführen auf:
Mehreinnahmen vor allem bei Gestattungen u. privatrechtlichen Leistungsentgelten,
Minderausgaben vor allem bei Instandhaltungskosten an fiskalischen Grundstücken

In den Investitionshaushalt wurden 0 EUR übertragen (2011: 0 EUR, 2010: 0 EUR).

2.2 Das bereinigte Personalkostenbudgetergebnis 2012 des Amtes 23 beträgt 83.003,51 EUR (2011: -765,08 EUR, 2010: 48.666,39 EUR).

Es ist zurückzuführen auf:

Eingesparte Personalkosten wegen mehrfach zeitweise unbesetzter Stellen in 2012

2.3 Das Arbeitsprogramm 2012 konnte wie geplant erfüllt werden:

2.4 Der vorgesehene Übertragungsvorschlag ist der beiliegenden Budgetabrechnung der Kämmerei zu entnehmen.

2.5 Folgende Verwendung des Budgetübertrages ist geplant:

2.5.1 Einkauf einer Fachanwendung/Software für das Liegenschaftsamt mit Anbindung an das System GIS (rd. 60.000,-- €)

2.5.2 Einkauf einer fachbezogenen Datenbank für die Wohnungsbauförderung (rd. 15.000,-- €)

2.5.3 Instandhaltungsmaßnahmen an Grundstücken (Neu: Instandhaltung des Bergkirchweihgeländes) (ca. 10.000,-- bis 20.000,-- €)

2.6 Entwicklung der Budgetergebnisrücklage des Amtes 23 in 2012

	Betrag in EUR
Stand am 01.01.2012	246.711,83
geplante Entnahmen 2012 aufgrund Fachausschussbeschluss vom (22.05.2012) für 0 EUR für 0 EUR für 0 EUR	
./. abzüglich der tatsächlichen Entnahmen aufgrund Fachausschussbeschluss	0
./.abzüglich Rücklagenentnahme zur Reduzierung des Verlustausgleichs	0
= gegenwärtiger Rücklagenstand	246.711,83
Folgende Verwendung des gegenwärtigen Rücklagenstandes ist geplant:	
2.6.1 Sanierung Sandsteinmauer am Henninger-Keller	60.000,-- bis 80.000,--€
2.6.2 Wasserleitungen für Kleingartenanlagen Alterlangen und Bruck in 2013	80.000,--€
2.6.3 Rücklage für kurzfristig bis mittelfristig erforderliche weitere Instandhaltungen von Kleingartenanlagen (Wasserleitungen)	50.000,--€

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Leistungserbringung erfolgt im Haushaltsjahr 2013 im Zuge der Mittelbereitstellung

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Budgetrücklagenzuführung i.H.v. 105.607,79 EUR
(wird gebucht im Rahmen der Abschlussarbeiten zum Haushalt 2012)

Anlagen: Anlage 1 Sachmittelbudgetergebnis 2012 des Amtes 23
Anlage 2 Sonderrücklage Budgetergebnisse Amt 23

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 07.05.2013

Protokollvermerk:
Dieser TOP wird auf Antrag der Vorsitzenden nur eingebracht. Er ist im nächsten UVPA erneut zu behandeln..

gez. Aßmus	gez. Weber
Vorsitzende/r	Berichterstatter/in

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

	Kontenschema 23_BUDGET1 Erträge	Aufwendungen	Budgetvolumen	Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2012
	2.926.100,00	-571.800,00	2.354.300,00	**Beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_BUDGET1, Spaltenlayout SPALT_6, Spalte "2012/Plan")**
				Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
Zeile 265	0,00	0,00		Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
				Budgetabrechnung 2012
Zeile 268	2.926.100,00	-571.800,00	2.354.300,00	**Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_BUDGET1, Spaltenlayout SPALT_6, Spalte "Fortgeschriebener Plan")**
Zeile 270	3.067.330,02	-444.007,55	2.623.322,47	**Erwirtschaftetes Überschuss-/verbrauchtes Zuschussbudget = Rechnungsergebnis (Bewegungen) aus nsk (Kontenschema XX_BUDGET1, Spaltenlayout SPALT_6, Spalte "2012/Ist")**
	141.230,02			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
		127.792,45		Mehraufwendungen (-) / Minderaufwendungen (+)
Zeile 274			269.022,47	**Ergebnis Sachmittelbudget**
				Bereinigungen Sachmittelbudget:
				Zusage Ref. II: Falls Einnahmeansatz nicht erreicht wird, keine Anrechnung auf Budgetergebnis
Zeile 279			269.022,47	**Bereinigtes Ergebnis Sachmittelbudget = Teilergebnis I**
Zeile 281			83.003,51	**Ergebnis Personalmittelbudget (Wert kommt von Amt 11)**
				Bereinigungen Personalmittelbudget
Zeile 286			83.003,51	**Bereinigtes Ergebnis Personalmittelbudget = Teilergebnis II**
Zeile 288			352.025,98	**Bereinigtes Gesamtergebnis Personal- und Sachmittelbudget (Teilergebnis I + Teilergebnis II)**
			-246.418,19	abzüglich 70 % Rückgabe gemäß Budgetierungsregel (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				abzüglich freiwillige Rückgabe des Fachamtes (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				plus Entnahme aus der Sonderrücklage des Fachamtes zur Reduzierung des negativen Ergebnisses (kein Vorzeichen)
Zeile 294			105.607,79	**Übertragungsvorschlag der Kämmerei für den Fachausschuss/HFPA/Stadtrat**

Sonderrücklage Budgetergebnisse

Stand:5.6.2013

Amt 23

Datum d. Eintrags	Anfangsbestand zum 01.01.2012	Zugang:	Abgang:	Aktueller Stand in EURO	Erläuterungen
					Haushaltsjahr 2012:
01.01.2012	246.711,83 €			246.711,83 €	Stand der Rücklage am 01.01.2012
					Übertrag Budgetergebnis 2012
					Entnahme aufgrund Jahresrechnung 2012
	246.711,83 €			**246.711,83 €**	**gegenwärtiger Stand:**

Ö 13

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32	Ordnungs- und Straßenverkehrsamt	**321/081/2012/1**

Antrag von Anliegern des Wohngebiets Sieglitzhof auf Durchführung von verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fußgänger in der Sieglitzhofer Straße zwischen Anderlohr- und Rennesstraße; Fraktionsantrag der SPD Nummer 106/2012 vom 16.8.2012

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-ausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Abteilung Verkehrsplanung sowie Tiefbauamt

I. Antrag

1. An der Ostseite der Sieglitzhofer Straße sind zwei "Gehwegnasen" als Aufstellfläche für den Fußgängerverkehr gemäß Anlage 4 zu errichten.
Die Errichtung einer Fußgängerschutzanlage, eines Fußgängerüberweges bzw. eines Verkehrs-spiegels sind nicht weiterzuverfolgen.

2. Der SPD- Fraktionsantrag Nr. 106/2012 vom 16.8.2012 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger beim Queren der Sieglitzhofer Straße. Verbesserung der Ausfahrtsituation im Einmündungsbereich Rennesstraße / Sieglitzhofer Straße.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)
Errichtung von zwei "Gehwegnasen" in der Sieglitzhofer Straße.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Schreiben vom 7.8.2012 beantragten die Anlieger des Wohngebiets Sieglitzhof (Unter-schriftenliste mit 226 Unterschriften) u. a. die Errichtung einer Fußgängerschutzanlage und ei-nes Fußgängerüberwegs (Zebrastreifen) in der Sieglitzhofer Straße zwischen Anderlohr- und Rennesstraße. Außerdem wird die Aufstellung eines Verkehrsspiegels für das Herausfahren aus der Rennesstraße beantragt.

Begründet wird der Antrag mit dem starken Zuwachs der dortigen Wohnbevölkerung und den schlechten Sichtverhältnissen im betreffenden Bereich. Insbesondere sei der Weg bis zur nächst möglichen sicheren Überquerung für Gehbehinderte und Senioren zu weit. Zur Redu-zierung der Konfliktsituationen und der Gefährdungen der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer) seien die angeordneten Maßnahmen erforder-lich. Bezüglich näherer Begründung der jeweiligen Maßnahmen wird auf den als Anlage beige-fügten Antrag (Anlage 1) Bezug genommen.

Der Antrag der "Bürgerinitiative Sieglitzhof" wird durch den Fraktionsantrag der SPD vom 16.8.2012 Nummer 106/2012 unterstützt. Die Fraktion beantragt u. a. die Prüfung der Situation vor Ort und das Aufzeigen von sinnvollen Lösungsmöglichkeiten (Anlage 2).
Die für die Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses am 20.11.2012 vorbereitete Beschlussvorlage wurde nach kurzer Diskussion vertagt. Die Verwaltung wurde gebeten, die Angelegenheit mit den Bürgern vor Ort zu diskutieren.
Am 11.12.2012 fand der Termin vor Ort statt. Neben den Vertretern der Verwaltung und Polizei waren 3 Bürger anwesend. Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen wurden besprochen. Übereinstimmend kam man zum Ergebnis, das die Errichtung der "Gehwegnasen" zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger beim Queren der Sieglitzhofer Straße beiträgt.

Einschätzung der Verwaltung und Polizei

Allgemeines

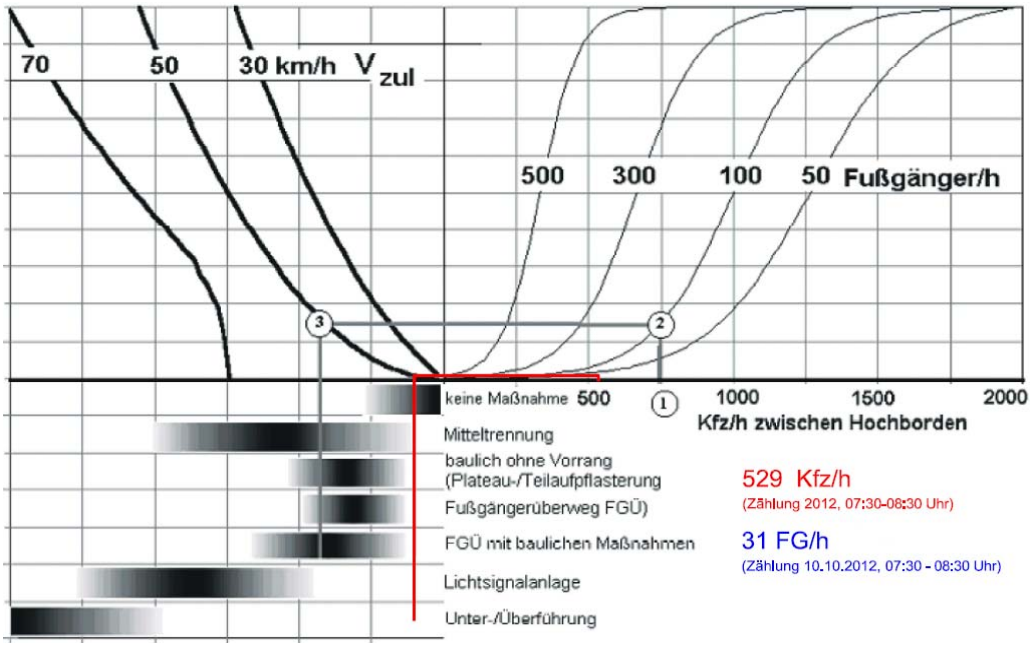
Im Rahmen des Anhörverfahrens wurden die Polizei sowie die städtischen Fachdienststellen (Abteilung Verkehrsplanung und Tiefbauamt als Straßenbaulastträger) beteiligt. Bei der Beurteilung waren die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) zu berücksichtigen. Eine mehrmalige Prüfung vor Ort wurde durch das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt und die Abteilung Verkehrsplanung, die unter anderem auch die Zahl der Fußgängerquerungen erfasst und dokumentiert hat, durchgeführt.

Verkehrsspiegel

Bei der Überprüfung wurde festgestellt, dass für ein sicheres Einbiegen aus der Rennesstraße sowohl die von rechts als auch von links kommenden Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkannt werden können. Der Verkehr von rechts konnte aufgrund von rechtswidrig auf dem Gehweg parkenden Fahrzeugen nicht eingesehen werden. Die Sicht auf den Verkehr von links wurde durch legal parkende Fahrzeuge verdeckt. Das Aufstellen eines Verkehrsspiegels war dennoch nicht angezeigt, weil ein Verkehrsspiegel gewisse Gefahren birgt. Entfernungen Heranfahrender werden auf Grund der Verzerrungen falsch eingeschätzt. Außerdem sind Verkehrsspiegel insbesondere während der kalten Jahreszeit oft beschlagen. Auch bei Regen ist die Nutzung nur eingeschränkt möglich.
Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen hat das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt als Sofortmaßnahme die Ausweitung des absoluten Haltverbots an der Ostseite der Sieglitzhofer Straße in beide Richtungen angeordnet. Das Haltverbot südlich der Rennesstraße kann mit Errichtung der Gehwegnase wieder aufgelassen werden. Mit Ausnahme von 2 Parkflächen steht den Bürgern der ursprüngliche Parkraum zur Verfügung.
Zur besseren Orientierung und Verdeutlichung des Fahrbahnrandes wurde in der Rennesstraße zudem das Aufbringen von Furtenmarkierungen festgelegt.

Notwendigkeit einer Überquerungsanlage

Die generelle Notwendigkeit einer Überquerungsanlage wird nach RASt anhand der Grafik für Einsatzbereich von Überquerungsanlagen überprüft.



In der maßgeblichen Spitzenstunde haben lediglich 31 Fußgänger die Fahrbahn der Sieglitzhofer Straße zwischen Rennesstraße und Anderlohrstraße gequert. Dabei traten die Querungen nicht ausreichend gebündelt auf. Um einen Wert bzw. eine Aussage hinsichtlich der Notwendigkeit einer Überquerungsanlage zu erhalten wurde im o. g. Diagramm unterstellt, dass die Fußgänger eine vorhandene Querungsanlage nutzen würden. Auch unter diesem Aspekt ist an der oberen Grafik eindeutig erkennbar, dass anhand der vorliegenden Kriterien und Annahmen theoretisch keine Maßnahmen in Form von Querungshilfen zu treffen sind. Subjektiv empfinden besonders schutzbedürftige Personen die Querungssituation dennoch als unzulänglich und gefährlich, zumal hier die Sichtfelder zum sicheren Queren der Fahrbahn auf Grund der vorhandenen Längsparker stark beeinträchtigt sind.
Obwohl nach den o. g. Kriterien die Errichtung einer Querungsanlage nicht zwingend erforderlich ist, kommen alle Beteiligten zum Ergebnis, dass die Verkehrssicherheit für Fußgänger mit dem Errichten von zwei "Gehwegnasen" verbessert werden sollte.
Der Einsatz des beantragten Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) kommt an dieser Stelle nicht in Betracht. Schon die Anzahl der Querungen in der Spitzenstunde und die nicht vorhandene Bündelung des Fußgängerverkehrs schließen die Einrichtung eines Fußgängerüberweges aus.
Die Polizei weist darauf hin, dass ein Bedarf hinsichtlich der Notwendigkeit einer Fußgängerschutzanlage bzw. Querungshilfe anhand der zu erhebenden Verkehrszahlen zu beurteilen ist.
Die Auswertung der Unfallstatistik 2007 – 2012 hat ergeben, dass in der Sieglitzhofer Straße keine Unfallhäufungsstellen bzw. Unfallschwerpunkte vorhanden sind. An den Einmündungen Anderlohrstraße bzw. Rennesstraße wurden seit mehr als fünf Jahren weder Vorfahrtsverletzungen (Unfalltyp 3) noch Abbiegeunfälle (Unfalltyp 2) polizeilich aufgenommen.

Geschwindigkeiten Kfz-Verkehr

Die Anlieger des Wohngebiets Sieglitzhof weisen darauf hin, dass die Geschwindigkeiten von 50 km/h in der Sieglitzhofer Straße häufig überschritten werden. Nach der 24-Stunden-Messung der Abteilung Verkehrsplanung aus dem Jahr 2008 fuhren je nach Fahrtrichtung 85 % der Fahrzeugführer mit einer Geschwindigkeit von 58 km/h bzw. 60 km/h und langsamer. Bei den Überprüfung bzw. Zählungen vor Ort wurde das Geschwindigkeitsniveau sowohl von den Mitarbeitern der Abteilung Verkehrsplanung als auch vom Ordnungs- und Straßenverkehrsamt als nicht zu hoch empfunden. Während des Ortstermins hat die Polizei die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen zugesagt.

Einsatz eines Geschwindigkeitsanzeigegerätes (Dialog-Display)

Für die Anschaffung, den Betrieb sowie die Datenauswertung des beantragten Geschwindig-

keitsanzeigegeräts stehen bei der Stadt Erlangen weder Finanzmittel noch Personalkapazitäten zur Verfügung. Im Juni 2012 wurde in der Sieglitzhofer Straße zwischen Talgrund und Löhestraße in Richtung Süden das Geschwindigkeitsanzeigegerät der Verkehrswacht aufgestellt. Die Auswertung ergab, dass lediglich 10 % aller gemessenen Kfz mit einer Geschwindigkeit von mehr als 55 km/h unterwegs waren (vgl. Anlage 3). Sollte die o. g. Überwachung der Polizei Hinweise für regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen liefern, so wird sich die Verwaltung an die Verkehrswacht mit der Bitte um eine zeitlich befristete Aufstellung des Anzeigegeräts zwischen Anderlohr- und Rennesstraße wenden.

4. Ressourcen
(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	13.000 €	bei IPNr.: 541.840
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt; die angeordneten Maßnahmen konnte mit den Mitteln des laufenden Unterhalts realisiert werden.

☒ sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.840 "Kleine Baumaßnahmen–Erneuerung GW/RW"
Bei Erstellung der Beschlussvorlage war die Verfügbarkeit mangels fehlender Haushaltsgenehmigung noch nicht gegeben.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk

☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Antrag der Anlieger (Anlage 1)
Fraktionsantrag (Anlage 2)
Auswertung Anzeigegerät (Anlage 3)
Plan "Gehwegnasen" (Anlage 4)

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Anlage 1

An die Stadt Erlangen
Sachgebietsleitung Verkehrsüberwachung
Herrn Robert Hanisch
Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Zimmer 331

Erlangen, den 07.08.2012

BÜRGERANTRAG
für die Errichtung einer Fußgängerschutzanlage und Ausfahrtspiegel

Sehr geehrter Herr Hanisch,

hiermit beantragen wir, die in der Anlage aufgeführten Anlieger des Wohngebietes Sieglitzhof, eine Fußgängerschutzanlage zwischen der Anderlohrstrasse/ Rennestrasse (Bushaltestelle Rennestrasse) und Sieglitzhoferstrasse zu errichten. Des Weiteren wird dringend ein Verkehrsspiegel, für die KFZ-Fahrer und alle anderen Straßenverkehrsteilnehmer, die aus der Rennestraße in die Sieglitzhofer Straße einfahren, benötigt.

Begründung:

Fußgängerschutzanlage:
Die Sieglitzhofer Straße ist stark vom Durchgangsverkehr, Quell- und Zielverkehr belastet. Zusätzlich wird die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h häufig überschritten, was die Überquerung der Sieglitzhofer Straße ohne Fußgängerschutz-anlage noch schwieriger macht. Eine gefahrlose Überquerung ist im Bereich der Bushaltestelle Rennestraße und an der Ausfahrt Anderlohrstraße / Sieglitzhofer Straße / Rennestraße nicht möglich.

Die Wohnbevölkerung hat in den letzten Jahren stark zugenommen und ist geprägt von Kindern, älteren Menschen, aber auch Arbeitnehmer und Pendler nehmen in der Anzahl stetig zu.

Unsere Kinder haben keinen sicheren Weg zu den Kindergärten, bzw. in die Wohngebiete auf beiden Seiten der Sieglitzhoferstrasse. Für Kinder wird die Situation dadurch erschwert, dass sie nicht groß genug sind, um über die bis an die Abbiegung geparkten PKWs hinweg etwas mehr von der Fahrbahn einsehen zu können. Sie haben eine stark eingeschränkte Perspektive, die durch die parkenden PKWs zusätzlich eingeschränkt wird. Andererseits können KFZ-Lenker aber auch genau diese kleinen Kinder zwischen den geparkten PKWs schlecht bis gar nicht erkennen.

Diese Verkehrssituation beinhaltet ein erhöhtes Konfliktpotential.

Für Gehbehinderte und Senioren ist der Weg bis zur nächst möglichen sicheren Überquerung zu weit. Fahrgäste der Haltestelle Rennestrasse haben keine Überquerungsmöglichkeiten der Sieglitzhoferstrasse.

Um die große Zahl dieser Konflikte deutlich zu reduzieren und die aus diesen Konflikten resultierende Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Kinder, Senioren, Fußgänger, Radfahrer) spürbar zu verringern, ist ein Zebrastreifen dringend erforderlich.

Nicht zu vergessen sind auch die größeren (Schul-) Kinder, die aus dem östlichen, der Sieglitzhoferstrasse, gelegenen Ortsteils zur Jugendfarm fahren und dabei mit Fahrrad oder Roller ohne elterliche Begleitung diesen Gefahrenpunkt überqueren müssen.

Ausfahrtspiegel:
PKWs und andere Verkehrsteilnehmer die aus der Rennestraße in die Sieglitzhofer Straße fahren, haben in beide Verkehrsrichtungen keinen Einblick in den fließenden Verkehr. Nur für Busse wurde ein Bedarfsampelsystem installiert. Hier würden den restlichen Verkehrsteilnehmern Ausfahrtspiegel eine erhebliche Hilfe darstellen.

Mit unserem Antrag verfolgen wir dabei zwei wesentliche Ziele:
1. Mehr Sicherheit für unsere Kinder und andere schwache Verkehrsteilnehmer
2. Vermeidung von Unfällen an besonders gefährlichen Stellen

Präventives Vorgehen
Verkehr aus der Erlanger Straße in die Sieglitzhofer Straße

Um die Geschwindigkeit zu reduzieren, könnten ggf. eine Montage von Anzeigen, die KFZ-Lenker darauf hinweisen, dass sie zu schnell unterwegs sind, erfolgen. Hier gibt es inzwischen eine Vielzahl von Modellen, z.B. das „Dialog-Display“ des Herstellers rtb, welches durch individuelle Gestaltung und den Einsatz von Lob und Tadel (je nachdem, ob man die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten oder überschritten hat) in anderen Städten schon sehr gute Wirkungen erzielt hat. Nebenbei speichert das System die ermittelten Messwerte und liefert damit automatisch eine Statistik der dort gefahrenen Geschwindigkeiten.
Die Wirksamkeit und Notwendigkeit einer solchen Anlage in der Nähe einer Fußgängerampel lässt sich anhand der bereits in der Nähe der Stifterschule aufgestellten Tafel belegen.

Abb. 7: Ausführungsbeispiel des „Dialog-Displays" des Herstellers rtb

Wir bitten um eine wohlwollende Prüfung unseres Antrages und unserer Vorschläge sowie darum, im angesprochenen Bereich möglichst viele Elemente der Verkehrsberuhigung einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

(Unterschriften der zur Vertretung berechtigten Personen)

Anlage:
11 Unterschriftenlisten mit insgesamt 226 gesammelten Unterschriften von Firmen und Privatpersonen aus dem Einzugsgebiet

Abdruck an:

- Bürgermeisterin Frau Birgitt Aßmus
- Fraktionsvorsitzende CSU, SPD, Grüne Liste, FDP, Erlanger Linke, ÖDP und FWG
- Schulamt
- SPD Stadträtin Birgit Hartwig
- Innenminister Joachim Herrmann als Anwohner in Sieglitzhof
- Erlanger Nachrichten

Ö 13

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: 16.08.2012
Antragsnr.: 106/2012
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: III/32
mit Referat:

SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Geschäftsstelle im Rathaus,
1. Stock, Zimmer 105 und 105a
Telefon 09131 862225
Telefax 09131 862181
e-Mail spd@erlangen.de
www.spd-fraktion-erlangen.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Rathaus
91052 Erlangen

Datum
16.08.2012

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131 862225

Seite
1 von 1

Antrag der Bürgerinitiative Sieglitzhof

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

eine Bürgerinitiative hat in den letzten Tagen (am 07.08.2012) einen Antrag an die Verwaltung gestellt. Sie fordern darin, dass die Ecke Sieglitzhofer Strasse, Rennestrasse und Anderlohrstrasse für Fussgänger sicherer gestaltet werden soll. Es soll eine Bedarfsampel mit Zebrastreifen und für den KFZ Verkehr einen Verkehrsspiegel installiert werden.
Es wurden für dieses Anliegen über 200 Unterschriften von Anwohnern gesammelt, die den Antrag unterstützen.

Hiermit beantragen wir, dass die Verwaltung die Situation vor Ort prüft und sinnvolle Lösungsmöglichkeiten in einem der nächsten Sitzungen des UVPA vorlegt.
Weiterhin soll die Bürgerinitiative in den Vorgang mit eingebunden und auch in den UVPA eingeladen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Florian Janik
Fraktionsvorsitzender

Birgit Hartwig
Stadträtin

Felizitas Traub-Eichhorn
Sprecherin für Umwelt und Verkehr

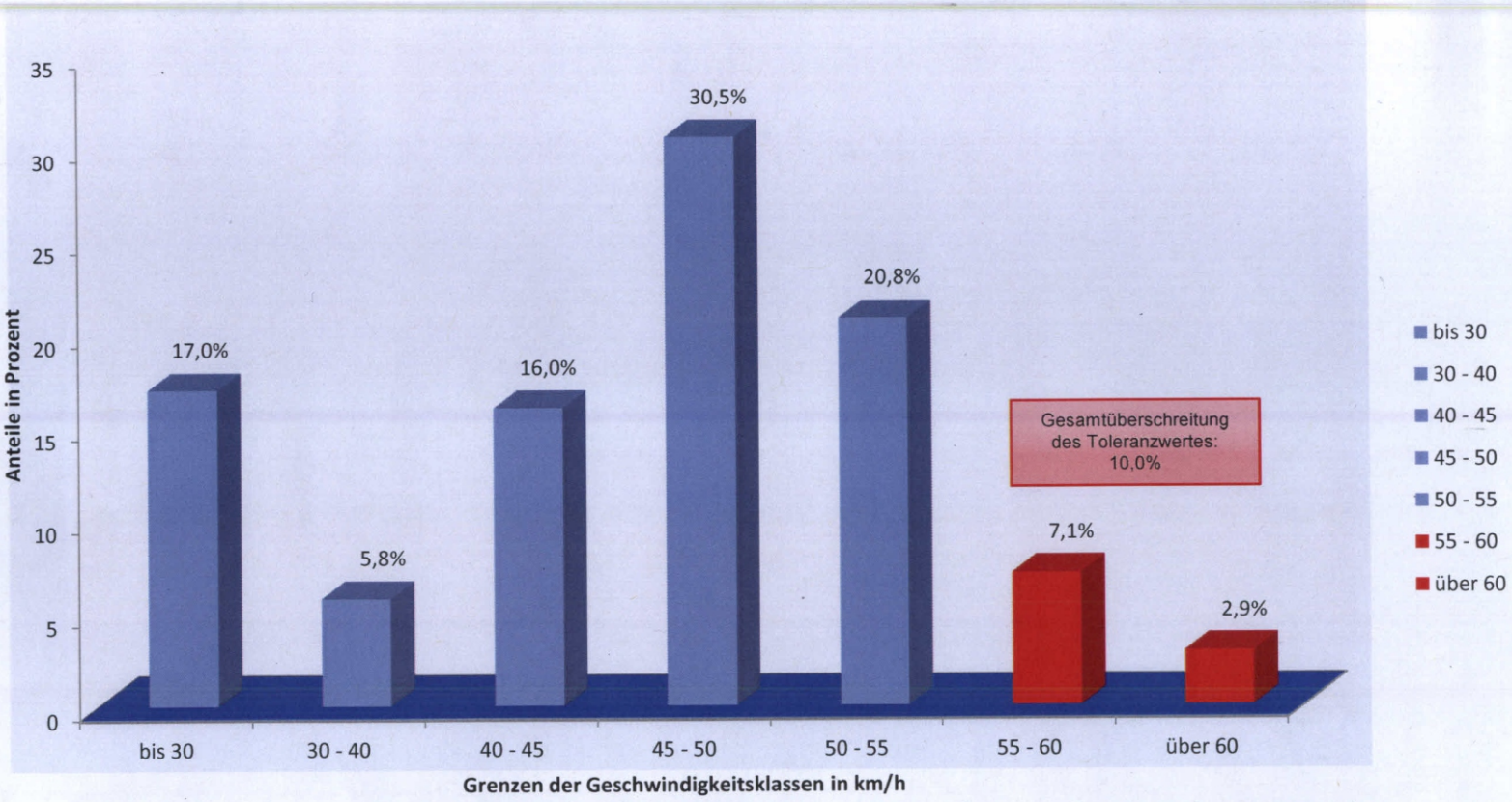
Robert Thaler
Sprecher für Bauen und Planen

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

Erlangen SPD

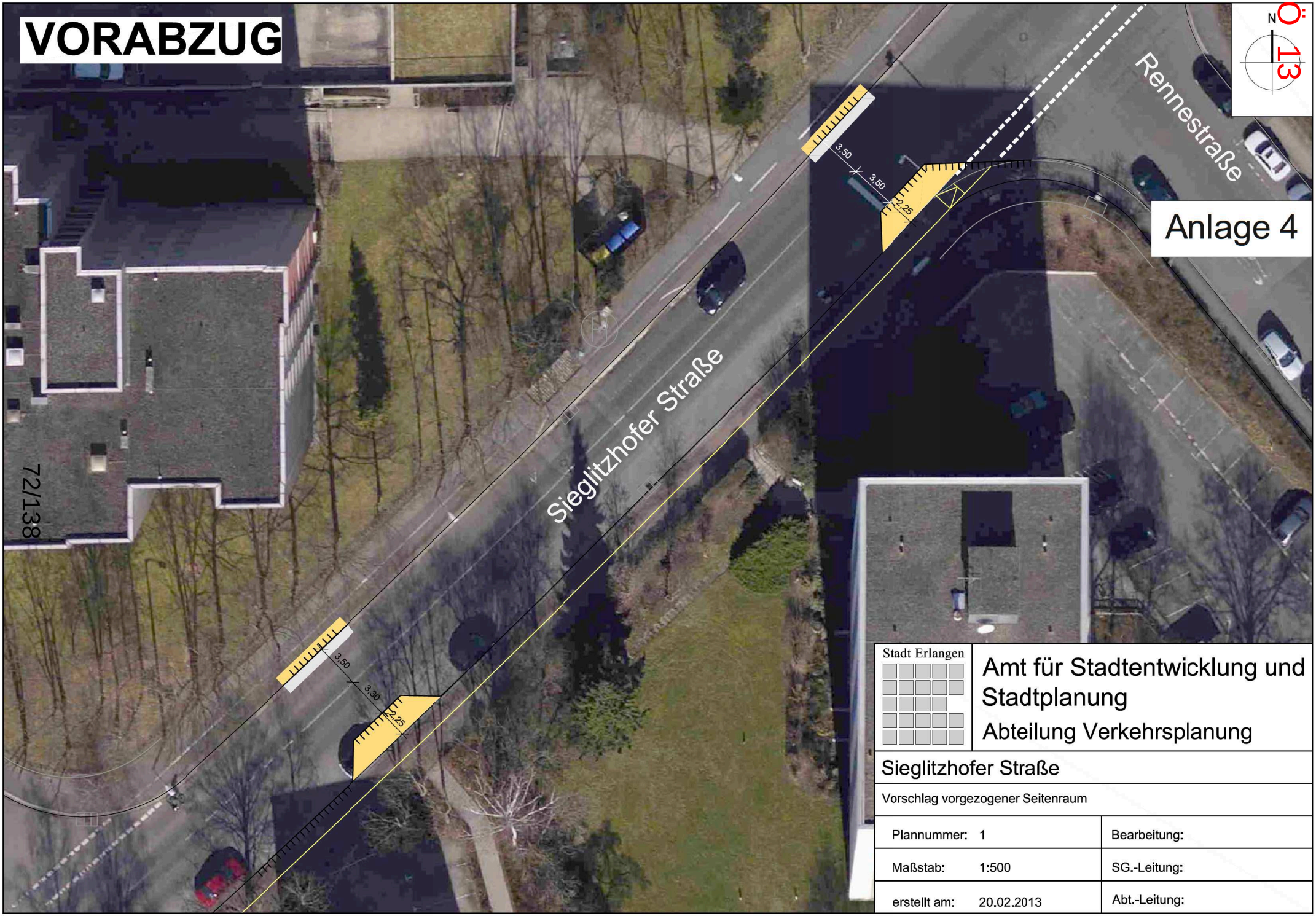
Anlage 3

Verkehrswacht Erlangen - Häufigkeitsauswertung



Messort: Sieglitzhofer Str., zw. Talgrund u. Löhestr.; Rtg. S	**Bearbeitung:** Andreas Murgan
Auswertebeginn: Montag, 25.06.2012, 07:38 Uhr	**Auswerteende:** Freitag, 29.06.2012, 11:00 Uhr
Kommentar: Geschwindigkeitsbegrenzung: 50 km/h	

Ö 13



Stadt Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Abteilung Verkehrsplanung

Sieglitzhofer Straße

Vorschlag vorgezogener Seitenraum

Plannummer:	1	Bearbeitung:	
Maßstab:	1:500	SG.-Leitung:	
erstellt am:	20.02.2013	Abt.-Leitung:	

Ö 14

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32	Ordnungs- und Straßenverkehrsamt	**321/100/2013**

Auswertung der Unfallstatistik 2012 für das Stadtgebiet Erlangen; Antrag Nr. 126/2012 zur Unfallstatistik 2011

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

1. Die Verkehrsunfallstatistik 2012 für das Stadtgebiet Erlangen und die Ausführungen der Verwaltung zur Unfallstatistik 2011 werden zur Kenntnis genommen.

2. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 126/2012 vom 18.10.2012 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

In der Sitzung des UVPA am 22.5.2012 wurde die Auswertung der Verkehrsunfallstatistik 2011 als Mitteilung zur Kenntnis (MZK) aufgelegt. Die MZK wurde zum TOP erhoben und diskutiert. Nach Ankündigung eines Fraktionsantrags der Grünen Liste zur Statistik wurde der TOP vertagt. Der angekündigte Antrag ging am 19.10.2012 bei der Stadtverwaltung ein (Anlage 1).

Auf die durch die Verkehrsbehörde erbetene Stellungnahme teilte die Polizei mit, dass die Anfrage der Grünen Liste sehr umfangreich sei und zeitintensive Recherchen im polizeilichen VU-Verfahren erfordere. Sie bat deshalb um Verständnis, dass eine Auswertung erst mit der Unfallstatistik 2012 erstellt werden kann, da dann auch auf aktuelles Zahlenmaterial zugegriffen werden könne. Über die Aussage der Polizei wurde die Grüne Liste durch Referat III mündlich informiert.

Aus Praktikabilitätsgründen wird in diesem Sachbericht ausschließlich auf die aktuelle Unfallstatistik des Jahres 2012 (Anlage 2) eingegangen. Die Verkehrsunfallstatistik für 2011 wird als Anlage 3 beigefügt.

Folgende wesentliche Trends waren nach Darstellung der Polizei in der Auswertung der Verkehrsunfallstatistik für das Jahr 2012 zu beobachten:

- Rückgang der Gesamtunfallzahlen um 5,83 % (3064 VU gegenüber 3254 VU in 2011),
- weniger Unfälle mit Personenschaden,
- weniger schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden,
- weniger Unfallfluchten,
- weniger Kleinunfälle jedoch

- mehr Alkoholunfälle
- mehr Geschwindigkeitsunfälle

Die Hauptunfallursachen im Jahr 2012 waren ähnlich wie auch schon in den Vorjahren ungenügender Sicherheitsabstand (1.395), Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (916), Nichtbeachten der Vorfahrt/des Vorrangs (253), falsche Straßenbenutzung (174), Über-

schreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (124) sowie Alkoholeinfluss (49).

Positiv ist zu bemerken, dass die Anzahl der VU im Stadtgebiet Erlangen (-5,83 %) gegenüber dem Trend in Mittelfranken (+2,97 %) bzw. Bayern (+3,89 %) zurückgegangen ist. Leider verstarben bei Unfällen im Jahr 2012 wie auch schon im Vorjahr 2 Verkehrsteilnehmer.

Schulwegunfälle

Im Jahr 2012 ereigneten sich wie im Vorjahr 11 Schulwegunfälle. Dabei waren 3 Kinder zu Fuß und 8 Kinder mit dem Fahrrad unterwegs. Insgesamt 6-mal wurden die Schulkinder als Unfallverursacher aufgeführt. Erfreulich ist die Tatsache, dass bei den Schulwegunfällen lediglich leichte Verletzungen zu verzeichnen waren.

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung

Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2012 im Stadtgebiet 304 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (2011 = 334). Dies bedeutet einen Rückgang von knapp 9 %. Der Anteil der Unfälle mit Radfahrern beträgt am Gesamtunfallaufkommen lediglich 9,92 %. An den Unfällen mit Personenschaden (499) sind Radfahrer jedoch mit 52,51 % (262) beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden, an den Radfahrer beteiligt waren, wurden insgesamt 289 Radfahrer verletzt, zwei Radfahrer verstarben.

Von den 304 Unfällen mit Radfahrern wurden in 142 Fällen Radfahrer als Hauptverursacher geführt, in 127 Fällen war ein Radfahrer ohne eigenes Verschulden am Unfall beteiligt.

Bezüglich der weiteren Auswertungen im Zusammenhang mit dem Radverkehr verweist die Polizei auf Ziffer 5 (Seite 11) der Verkehrsunfallstatistik 2012 (Anlage 2) und erklärt, dass eine so umfangreiche Auswertung - wie im Antrag der Grünen Liste vom 19.10.12 angefordert - derzeit nicht möglich ist.

Unfallhäufungsstellen

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle wurde durch die Richtlinie zur Bekämpfung des Unfallgeschehens auf bayerischen Straßen den Unfallkommissionen übertragen. Diese setzen sich aus den Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaubehörde und der Polizei zusammen.

Die Unfallkommissionen wurden für das qualifizierte Straßennetz (Bundesautobahnen, Bundes-, Staatsstraßen und die durch die Straßenbauämter zu betreuenden Kreisstraßen) verpflichtend festgelegt. Für Gemeindestraßen ist die Einrichtung von Unfallkommissionen nicht zwingend vorgeschrieben. Die Einrichtung einer Unfallkommission für die Ortsstraßen wurde von der Stadt Erlangen befürwortet. Sie nimmt seit dem Jahr 2001 ihre Aufgaben wahr.
Eine Unfallhäufungsstelle liegt dann vor, wenn:

- im Einjahresvergleich mindestens 5 Verkehrsunfälle des gleichen Unfalltyps (wenn Kleinunfälle statistisch erfasst werden),
- im Einjahresvergleich mindestens 4 Verkehrsunfälle des gleichen Unfalltyps (wenn Kleinunfälle nicht statistisch erfasst werden) bzw.
- im Dreijahresvergleich mindestens 3 Verkehrsunfälle mit **schwerem Personenschaden** registriert werden.

Im Jahr 2012 haben sich **19 Unfallhäufungsstellen** (2011: 17 Unfallhäufungsstellen) gebildet. Bei den Unfallhäufungsstellen ist anzumerken, dass 5 dieser Stellen schon in 2011 Unfallhäufungsstellen dargestellt haben.

Dabei handelt es sich um folgende Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche:

- Südspange / Abfahrt von der B 4 zur Kurt-Schumacher-Straße (Linkskurve) 6 Unfälle (2011 = 4 Unfälle)

- Paul-Gossen-Straße / Günther-Scharowsky-Straße / Koldestraße 7 VU (2011 = 6 VU)
- Karl-Zucker-Straße / Rathenaustraße 6 Verkehrsunfälle (2011 = 4)
- Allee am Röthelheimpark / Carl-Thiersch-Straße / Doris-Ruppenstein-Straße 5 VU (2011 = 4 Unfälle)
- Paul-Gossen-Straße / Äußere Brucker Straße 9 Unfälle (2011 = 14 Verkehrsunfälle)

Die Verwaltung und Polizei werden auch weiterhin - im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten - mit geeigneten Maßnahmen versuchen, das Unfallaufkommen zu reduzieren und bestehende Unfallhäufungsstellen zu entschärfen.

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

Anlagen: Anlage 1 Fraktionsantrag Nummer 126/2012
Anlage 2 Polizeibericht Verkehrsunfallstatistik 2012 mit Anlagen

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 14

Anlage 1

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: 19.10.2012
Antragsnr.: 126/2012
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: III
mit Referat: III/32, Polizei

Grüne Liste
Stadtratsfraktion

Grüne Liste Rathausplatz 1 91052 Erlangen

Rathausplatz 1, 91052 Erlangen
Zimmer 130
tel 09131/862781 fax 09131/861681
e-mail: gruene-liste@erlangen.de
http://www.gl-erlangen.de
Bürozeiten:
Mo 10-12, 14-18 Di, Mi 10-12 Do 10-14

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Erlangen, den 18.10.2012

Antrag: Fehler der Verkehrsunfallstatistik

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

regelmäßig wird die Förderung des Radverkehrs als erklärtes Ziel der Stadt Erlangen propagiert. Um über die dafür notwendigen Maßnahmen wie einer zeitgemäßen Infrastruktur ("Fahrradstation", "Öffnung von Einbahnstraßen") konstruktiv diskutieren zu können, ist vor allem eine positive Einstellung und gute Stimmung zu diesem Thema notwendig - bei allen Beteiligten. In den vergangenen Sommermonaten konnte man den Eindruck bekommen, dass es zumindest in der Öffentlichkeit nicht zum Besten um diese Stimmung bestellt zu sein scheint. Diverse Berichte der örtlichen Presse über das Verhalten eines Teils der FahrradfahrerInnen nebst Kommentaren im Onlineangebot und folgender Leserbriefe gipfelten in einer (nicht-repräsentativen) Umfrage, nach der 68 % der Abstimmenden "die Erlanger Radler" pauschal als „rücksichtslos“ einstufen würden.

Gleichsam als Bestätigung dieser Ansicht überschrieben die Erlanger Nachrichten am 14.9. einen Bericht über verstärkte Polizeikontrollen mit "Fehlverhalten von Pedalrittern ist Hauptunfallursache im Stadtgebiet". Schon am 25.4. erschien ein Interview mit der Umweltreferentin Frau Wüstner, in dem diese mit folgender Aussage und anschließender Frage konfrontiert wurde: "Radfahrer - das belegt die Unfallstatistik der Polizei - sind zu einem überproportional hohen Anteil Mitverursacher von Unfällen. Sind die Radler hier in der Stadt zu wagemutig oder zu unvernünftig?". Mit ihrer Antwort zog Frau Wüstner die Aussage zur Statistik nicht grundsätzlich in Zweifel.

Es zeigt sich also, dass das Bild der FahrradfahrerInnen auch von der alljährlichen Verkehrsunfallstatistik der Polizei beeinflusst wird. Dies macht es umso notwendiger, dass diese Statistik über jeglichen Zweifel erhaben ist. Zu den Unfallzahlen für die RadfahrerInnen in der Verkehrsunfallstatistik 2011 (Seite 9, siehe z.B. die Unterlagen des UVPA vom 22.5.) muss aber auf folgende Fehler, Unklarheiten und Trugschlüsse hingewiesen werden:

- Es werden einerseits 334 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung genannt, andererseits steht dann zu lesen, dass 334 RadfahrerInnen an diesen Unfällen beteiligt gewesen wären. Dies würde bedeuten, dass an jedem Unfall genau einE RadfahrerIn beteiligt war, es also keinen einzigen Unfall mit zwei oder mehr beteiligten RadfahrerInnen gegeben hätte. Dies erscheint doch sehr zweifelhaft.
- Es werden 240 RadfahrerInnen als (Mit-)VerursacherIn geführt, diese Zahl dann ins Verhältnis aller beteiligten RadfahrerInnen gesetzt und eine Prozentzahl (71,85 %) gebildet. In diesem Kontext entsteht der Eindruck, dass nur weniger als ein Drittel aller Unfälle durch einE Nicht-RadfahrerIn verursacht wird (100 % - 71,85 % = 28,15 %). Wie ja aber schon die Ergänzung „bzw. Mitverursacher" deutlich macht, kann es bei einem Unfall mehrere VerursacherInnen geben, also auch gleichzeitig einE RadfahrerIn und einE Nicht-RadfahrerIn. Ermittelt man die Unfälle mit Radfahrerbeteiligung, bei denen einE FußgängerIn oder einE KFZ-FahrerIn als (Mit-)VerursacherIn geführt werden, würden sich hier aufgrund dieser Überschneidungen Prozentzahlen ergeben, die addiert weit mehr als 100 % ergeben. Kurz und bündig: die Angabe einer einzelnen Prozentzahl hat hier keinerlei Aussagekraft, weil hier ein klassischer Trugschluss vorliegt.
- Die in der Statistik geführten Unfallursachen geben jeweils die Einschätzung der Polizei bei der Unfallaufnahme wieder, z.B. aufgrund der Aussagen der Beteiligten. Diese kann sich aber unterscheiden von der Einschätzung eines Gutachters oder eines Richters in einem sich anschließenden Prozess. So stellt sich im Nachhinein regelmäßig heraus, dass das Verhalten einer/eines Unfallbeteiligten doch keinen Fehler darstellte oder aber, dass ein Fehlverhalten vor einem Unfall keine Unfallursache war. Die genannten Zahlen besitzen also keine Allgemeingültigkeit.

Diese Punkte bestätigen die Binsenweisheit, dass bei der Interpretationen der blanken Zahlen einer Statistik viele Fehler unterlaufen können. Und sie könnte auch eine Erklärung sein, warum die Erlanger Zahlen im Widerspruch zu stehen scheinen zu bundesweiten Zahlen: unter Verkehrsexperten kursiert die Faustformel, dass bei zwei Dritteln aller Unfälle der stärkere Verkehrsteilnehmer die Hauptschuld trägt. In der (in Erlangen wohl besonders häufigen Konstellation) Auto/Fahrrad müsste also die/der AutofahrerIn bei der Mehrzahl der Unfälle die Hauptschuld tragen. Dass die Erlanger Statistik ein anderes Bild wiedergibt, soll also nur an den Erlanger RadfahrerInnen liegen?

Im Juli 2009 besuchte eine Erlanger Delegation aus Verwaltung, Politik und Bürgerschaft die deutsche Fahrradhochburg Münster und erfuhr unter anderem, dass auch dort die Statistik der Polizei lange Jahre den Eindruck vermittelte, die RadfahrerInnen würden überproportional viele Unfälle verursachen. Nachdem die Statistik wissenschaftlich durchleuchtet und z.B. auch nachfolgende Urteile betrachtet wurden, zeigte sich, dass die Münsteraner RadfahrerInnen weitaus geringer schuld tragen am Unfallgeschehen, als bis dahin unterstellt. Frau Wüstner als damalige Delegationsleiterin schien von diesen Ergebnissen beeindruckt und kündigte an, die Erlanger Zahlen ebenso durchleuchten zu wollen.

Die Grüne Liste kritisiert schon seit Jahren die offensichtlichen Fehler der Verkehrsunfallstatistik und mahnt bei der alljährlichen Bekanntgabe der Statistik eine Überprüfung der Zahlen an, verstärkt seit dem Besuch in Münster. Geschehen ist in dieser Richtung leider gar nichts.

Um endlich einen Einstieg in eine objektive Betrachtung der Unfallzahlen zu erhalten, aussagekräftige Analysen treffen und zielführende Maßnahmen ableiten zu können, halten wir eine weitere Detaillierung der Unfallverteilung für notwendig.

Wir beantragen daher die Beantwortung folgenden Fragenkatalogs:

- 1. Wie viele Alleinunfälle von Radfahrern gab es im Jahr 2011?
- 2. Wie viele Unfälle mit alleiniger Radfahrerbeteiligung gab es im Jahr 2011? (ohne o.g. Alleinunfälle)
    - 2.1. Wie oft wurden hier zwei oder mehr Radfahrer als (Mit-)Verursacher des Unfalls geführt?
- 3. Wie viele Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern gab es im Jahr 2011?
    - 3.1. Wie oft wurden hier der/ein Radfahrer als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 3.2. Wie oft wurden hier die/der/einE FußgängerIn als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 3.3. Wie oft wurden hier sowohl Radfahrer als auch Fußgänger als (Mit-)Verursacher des Unfalls geführt?
- 4. Wie viele Unfälle zwischen Radfahrern und PKW-Fahrern gab es im Jahr 2011?
    - 4.1. Wie oft wurden hier der/ein Radfahrer als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 4.2. Wie oft wurden hier der/ein PKW-Fahrer als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 4.3. Wie oft wurden hier sowohl Radfahrer als auch PKW-Fahrern als (Mit-)Verursacher des Unfalls geführt?
- 5. Wie viele Unfälle zwischen Radfahrern und LKW-Fahrern gab es im Jahr 2011?
    - 5.1. Wie oft wurden hier der/ein Radfahrer als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 5.2. Wie oft wurden hier der/ein LKW-Fahrern als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 5.3. Wie oft wurden hier sowohl Radfahrer als auch LKW-Fahrern als (Mit-)Verursacher des Unfalls geführt?
- 6. Wie viele Unfälle zwischen Radfahrern und sonstigen Verkehrsteilnehmern gab es im Jahr 2011?
    - 6.1. Wie oft wurden hier der/ein Radfahrer als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?
    - 6.2. Wie oft wurden hier der/ein sonstigen Verkehrsteilnehmern als alleiniger Verursacher des Unfalls geführt?

    - 6.3. Wie oft wurden hier sowohl Radfahrer als auch der/ein sonstigen Verkehrsteilnehmern als (Mit-)Verursacher des Unfall geführt?
- 7. In der Präventionsarbeit der PI Erlangen-Stadt werden immer wieder Kontrollaktionen zur Fahrradbeleuchtung benannt. In der Statistik für das Jahr 2011 wird für sieben Unfälle als (Mit-)Unfallursache "ohne Beleuchtung gefahren" genannt. Dies entspricht einem Anteil von 2,92 % aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Hier wäre eine kurze Detaillierung aller sieben Unfälle bei der Beurteilung hilfreich. Insbesondere wären folgende Zahlen wichtig:
    - 7.1. An wie vielen dieser sieben Unfälle lag eine weitere persönliche Ursache mit vor? Und welche waren das?
    - 7.2. An wie vielen dieser sieben Unfälle waren Alleinunfälle?
    - 7.3. Wie oft wurde ein anderer Verkehrsteilnehmer als Hauptverursacher geführt
    - 7.4. Wie oft wurde ein anderer Verkehrsteilnehmer als Mitverursacher geführt?

- 8. In der Statistik für das Jahr 2011 wird mit 27,92 % als Hauptunfallursache "Radweg in falscher Richtung benutzt und Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot" genannt. Um hier geeignete Maßnahmen abzuleiten, ist eine genauere Betrachtung folgender Fragen nötig:
    - 8.1. Wie viele dieser 67 Unfälle wurden von Radfahrern verursacht, die in falscher Richtung auf dem Radweg unterwegs waren?
        - 8.1.1. Wie oft war hierbei ein Radfahrer, der in richtiger Richtung fuhr, beteiligt?
        - 8.1.2. Wie oft war hierbei ein KFZ-Führer beteiligt?
        - 8.1.3. Wie oft war hierbei einE FußgängerIn beteiligt?
    - 8.2. Wie viele dieser 67 Unfälle wurden von Radfahrern verursacht, die gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen haben?
        - 8.2.1. Wie oft war hierbei ein anderer Radfahrer beteiligt?
        - 8.2.2. Wie oft war hierbei ein KFZ-Führer beteiligt?
        - 8.2.3. Wie oft war hierbei einE FußgängerIn beteiligt?

- 9. Um die Fragen nach den Einfluss der Bergkirchweih und des Semesterbeginns beantworten zu können, halten wir folgende Auflistungen für nötig:
    - 9.1. Monatliche Verteilung der Unfälle mit Fahrradbeteiligung für das Jahr 2010 und 2011.
    - 9.2. Anzahl der Fahrradunfälle, bei denen der Lenker unter Alkoholeinfluss stand, während der Bergkirchweihen 2010 und 2011 jeweils im Vergleich zum restlichen Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Harald Bußmann

F.d.R.: Wolfgang Most

Ö 14

Anlage 2

Polizeiinspektion
Erlangen-Stadt

Erlangen, 01.03.2013
Sachbearbeiter: Prinzkosky, PHK

Verkehrsunfallstatistik 2012

Stadtgebiet Erlangen
(ohne BAB)

Wesentliche Trends

Rückgang der Gesamtunfallzahlen um 5,83 %
weniger Unfälle mit Personenschaden
weniger schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden
weniger Unfallfluchten
weniger Kleinunfälle

mehr Alkoholunfälle
mehr Geschwindigkeitsunfälle

1. Verkehrsunfallgeschehen im Überblick

1.1 Entwicklung

Erfreulicherweise ist bei den Unfallzahlen im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 5,83 % auf 3064 Unfälle zu verzeichnen. Nach dem 10-Jahres-Höchststand 2011 (3254 VU) hat sich die Unfallsituation deutlich verbessert. Die Gesamtzahl der Unfälle liegt dabei auch - mit Ausnahme von 2009 - unter den Zahlen der letzten sieben Jahre.

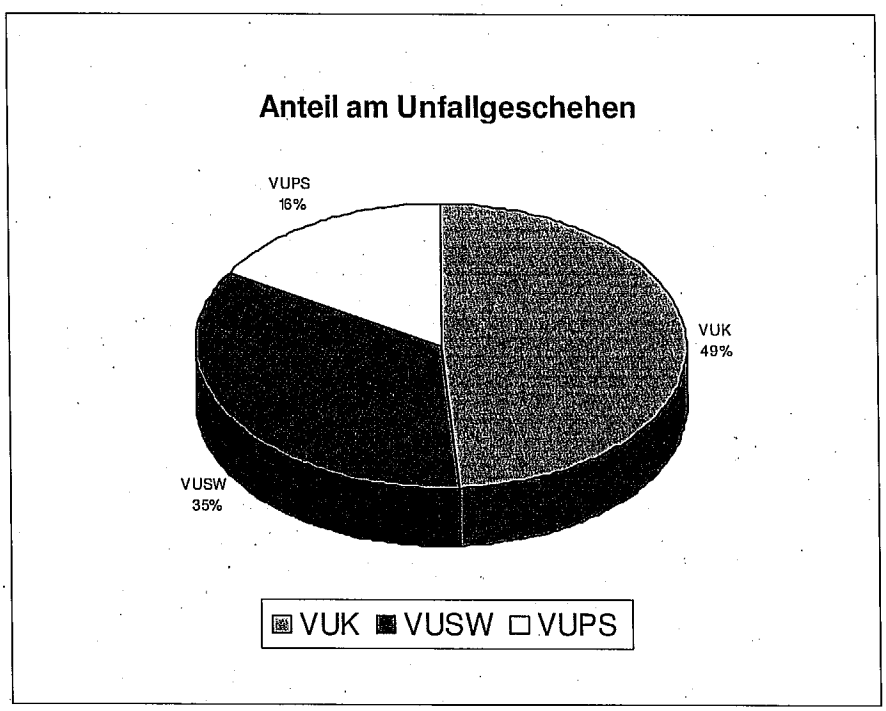
Die Anzahl der verletzten und getöteten Personen blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

Im Durchschnitt ereigneten sich 2012 täglich 8,37 Unfälle im Stadtgebiet von Erlangen. (2011: 8,92)

1.2 Entwicklung - nach Unfallkategorien

Die Unfälle verteilen sich wie folgt auf die drei Unfallkategorien Kleinunfall (VUK), schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden (VUSW) und Verkehrsunfall mit Personenschaden (VUPS):

	2012	2011	Veränderung		Anteil am Unfallgeschehen
			absolut	prozentual	
VU gesamt	3064	3254	- 190	- 5,83 %	100 %
VUK	1500	1641	- 141	- 8,59 %	48,96 %
VUSW	1065	1090	- 25	- 2,29 %	34,76 %
VUPS	499	523	- 24	- 4,58 %	16,28 %



1.3 Entwicklung - Vergleichszahlen

Sowohl in Bayern als auch in Mittelfranken ist die Anzahl der Verkehrsunfälle - entgegen dem Erlanger Trend - gestiegen.

	2012	2011	Veränderung
Mittelfranken	47.730	46.354	+ 2,97 %
Bayern	364.373	350.715	+ 3,89 %
Nürnberg	14.093	13.859	+ 1,69 %
Fürth	2989	3010	- 0,70 %
Erlangen	**3064**	**3254**	**- 5,83 %**

1.4 Unfallfolgen

	2012	2011	Veränderung	
			absolut	prozentual
getötete Verkehrsteilnehmer	2	2	+/- 0	+/- 0 %
verletzte Verkehrsteilnehmer	585	587	- 2	- 0,34 %
davon leichtverletzt	515	515	+/- 0	+/- 0 %
davon schwerverletzt	70	72	- 2	- 2,77 %

Bei den Unfallfolgen zeigt sich eine stagnierende bzw. leicht rückläufige Entwicklung. Insgesamt wurden weniger Verkehrsteilnehmer verletzt.

Leider verstarben auch 2012 wiederum zwei Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen:

- Am 28.06.2012 (Donnerstag) geriet ein 76-jähriger Mann um 15:55 Uhr mit seinem Pkw auf der Weisendorfer Straße auf die Gegenfahrbahn und erfasste einen Radfahrer, der am rechten Fahrbahnrand Richtung Dechsendorf unterwegs war. Der 43-jährige Radfahrer, der einen Fahrradhelm trug, hatte keine Chance auszuweichen und erlitt tödliche Verletzungen.

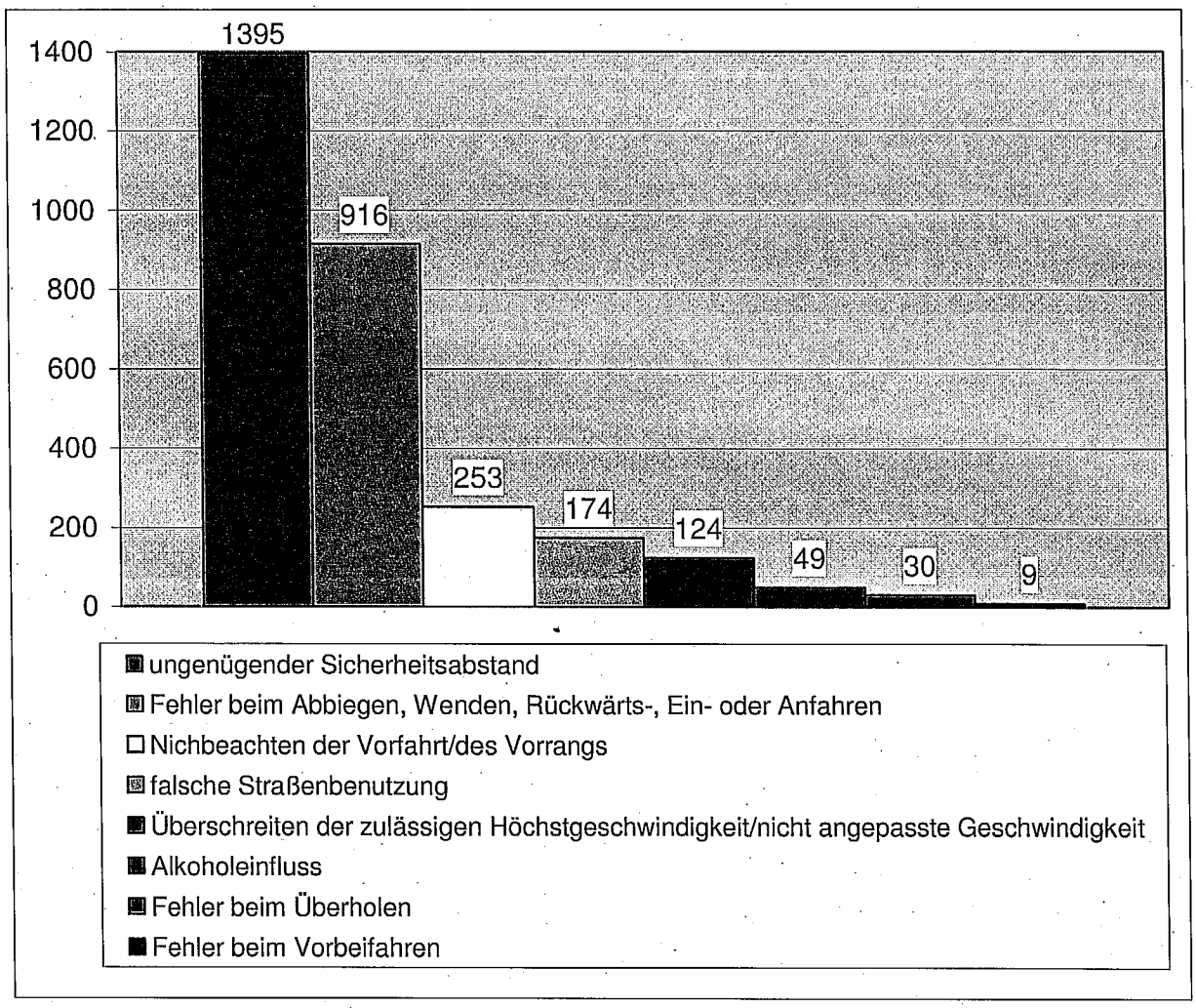
- Am 20.12.2012 (Donnerstag) stürzte ein 89-jähriger Mann um 11:00 Uhr auf dem südlichen Gehweg der Weinstraße alleinbeteiligt vom Rad. Der Radfahrer, der keinen Helm trug und sich altersbedingt in einem gesundheitlich labilen Zustand befand, wurde in die Klinik verbracht. Nachdem er das Krankenhaus gegen den ärztlichen Rat verlassen hatte, brach er kurze Zeit später zu Hause zusammen. Er musste erneut in die Klinik gebracht werden, wo er um 20:14 Uhr verstarb.

Detailliertere Schilderungen zu den beiden tödlichen Verkehrsunfällen sind der Anlage zu entnehmen.

2. Unfallursachen

2.1 Die häufigsten Unfallursachen*

Bei Betrachtung aller Unfälle ist die Unfallursache Nr. 1 auf Erlanger Straße der ungenügende Sicherheitsabstand (1395 Unfälle), gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein- oder Anfahren (916) und dem Nichtbeachten der Vorfahrt/des Vorrangs anderer Verkehrsteilnehmer (213). Auf den weiteren Plätzen folgen die falsche Straßenbenutzung (174) und das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (124). Die sechst-häufigste Unfallursache ist Alkoholeinfluss (49).



* berücksichtigt werden alle Ursachen bei allen Beteiligten (insoweit kommt es ggf. zu einer mehrfachen Zählung der VU)

2.2 Die häufigsten Unfallursachen* und ihre Folgen

	VU gesamt	davon VUK	davon VUSW	davon VUPS	verletzte Personen
ungenügender Sicherheitsabstand	1395	845	462	88	113
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein oder Anfahren	916	301	457	158	178
Nichtbeachten der Vorfahrt/des Vorrangs	253	4	141	108	129
falsche Straßenbenutzung	174	19	75	80	96
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit/nichtangepasste Geschwindigkeit	124	3	75	46	52
Alkoholeinfluss	49	0	26	23	26
Fehler beim Überholen	30	6	11	13	16
Fehler beim Vorbeifahren	9	8	0	1	1

* berücksichtigt werden alle Ursachen bei allen Beteiligten (insoweit kommt es ggf. zu einer mehrfachen Zählung der VU)

Der **„ungenügende Sicherheitsabstand"** war in 1395 Fällen unfallursächlich. Deutlich mehr als die Hälfte (60,57 %) der Unfälle waren Kleinunfälle (wie z. B. klassische Auffahrunfälle).

„Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärts-, Ein oder Anfahren" waren insbesondere bei den VUSW und VUPS unfallursächlich und nehmen in beiden Kategorien Spitzenplätze bei den Unfallursachen ein. Mit 178 Personen wurden bei Unfällen mit dieser Ursache die meisten Verkehrsteilnehmer verletzt.

Durch das **„Nichtbeachten der Vorfahrt/des Vorrangs"** wurden bei 108 VUPS 129 Personen verletzt.

Die **„falsche Straßenbenutzung"** war bei 174 Unfällen ursächlich. 96 Menschen wurde bei den Unfällen verletzt. Die beiden tödlichen Verkehrsunfälle waren ebenfalls auf diese Ursache zurückzuführen.

Bei den **„Geschwindigkeitsunfällen"** waren 52 Verletzte zu verzeichnen. Die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle ist im Vergleich zum Vorjahr (71 VU) um 51 Fälle gestiegen. Das entspricht einem alarmierenden Zuwachs von 71,83 %. Betrachtet man den 5-Jahres-Zeitraum mit durchschnittlich 112 Geschwindigkeitsunfällen pro Jahr bewegt sich die Zahl aber nur leicht über dem Niveau der letzten 5 Jahre.

Um dieser Unfallursache entgegenzuwirken wurden im Stadtgebiet Erlangen konsequent Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Durch die Verkehrspolizeiinspektion Erlangen, den Einsatzzug Erlangen und die Polizeiinspektion Erlangen-Stadt wurden im Jahre 2012 insgesamt 2277 Stunden im Bereich Geschwindigkeitsüberwachung geleistet. Dies entspricht einer täglichen Durchschnittsmesszeit der Polizei von 6:13 Stunden.

Seit 01.01.2010 ist für Geschwindigkeitsmessungen in verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo 30-Zonen auch der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung zu-

ständig. Dieser führte an 2492 Stunden Geschwindigkeitsmessungen in Erlangen durch. (Tagesdurchschnitt: 6:48 Stunden)

Somit wurden 2012 durchschnittlich jeden Tag über einen Zeitraum von 13:01 Stunden Geschwindigkeitsüberwachungen im Stadtgebiet Erlangen durchgeführt.

Polizei und Zweckverband werden auch weiterhin im gesamten Stadtgebiet Geschwindigkeitsmessungen durchführen, um konsequent einer der Hauptunfallursachen entgegenzuwirken.

Die Zahl der **„Alkoholunfälle"** ist im Vergleich zum Vorjahr (36 VU) um 13 auf 49 Fälle gestiegen (+ 36,11 %) und trübt das ansonsten positive Bild der VU-Statistik.

Betrachtet man die Vergleichszahlen über 5 Jahre, zeigt sich, dass sich der erfreuliche Wert 2011 im vergangenen Jahr wieder markant verschlechtert hat.

	2008	2009	2010	2011	**2012**
VU unter Alkoholeinfluss	40	43	44	36	**49**
davon VUPS	34	30	20	22	**23**

Trotz einer insgesamt merklichen Steigerung blieb der Anteil der VUPS fast konstant. Bei 23 VUPS unter Alkoholeinfluss wurden 26 Personen verletzt.

Zum Gesamtunfallaufkommen tragen die Alkoholunfälle mit 1,60 % bei; der Anteil an den Verletzten beträgt 4,44 %.

18 Alkoholunfälle (36,72 %) wurden von Radfahrern verursacht. In zehn Fällen stürzte ein Radfahrer in Folge von Alkoholkonsum alleinbeteiligt vom Rad und verletzte sich.

23 Alkoholunfälle wurden von Pkw-Fahrern verursacht. Siebenmal war der jeweilige Pkw-Fahrer alleinbeteiligt.

Während der Bergkirchweih ereigneten sich zehn Alkoholunfälle.

Die Höhe der gemessenen Alkoholwerte bei den Verursachern liegt weitgehend über einem Wert von 1,5 Promille.

BAK* in Promille	**Anzahl der VU**
0,30 - 0,49	0
0,50 - 0,79	4
0,80 - 1,09	1
1,10 - 1,49	4
über 1,50	40

(*BAK = Blutalkoholkonzentration)

Auf mangelnden Kontrolldruck durch die Erlanger Polizei sind diese Zahlen nicht zurückzuführen. Allein die Beamten der PI Erlangen-Stadt haben 2012 339 folgenlose Trunkenheitsfahrten festgestellt (2011: 252). 17 Trunkenheitsfahrten wurden bereits vor Fahrtantritt verhütet.

Bezieht man die von anderen Dienststellen (VPI Erlangen, E-Zug Erlangen, PI Erlangen-Land, Bereitschaftspolizei) festgestellten folgenlosen Trunkenheitsfahrten im Stadtgebiet mit ein, so addiert sich die Zahl der festgestellten folgenlosen Trunkenheitsfahrten auf 410 (2011: 314).

In 263 Fällen (von 410) waren es Radfahrer, die alkoholisiert aufgefallen sind. Das entspricht einem Anteil an allen festgestellten folgenlosen Fahrten unter Alkoholeinfluss von 64,15 %.

Statistisch gesehen wurde 2012 somit jeden Tag mindestens ein Betrunkener aus dem Verkehr gezogen.

Die Folgen ihres Handelns machen sich die kontrollierten Verkehrsteilnehmer offensichtlich nicht ausreichend bewusst: neben strafrechtlichen Konsequenzen hat der damit einhergehende Entzug der Fahrerlaubnis wohl die schmerzhaftere Wirkung - privat und oft auch beruflich.

Im Bereich bis zu 1,09 Promille (ohne Ausfallerscheinungen) erwartet den Kraftfahrzeugführer ein Fahrverbot von einem bis drei Monaten. Ab einem Promillewert von 1,1 - egal ob mit oder ohne Ausfallerscheinungen - geht die Rechtsprechung von der absoluten Fahruntüchtigkeit des Kfz-Führers aus. Dann wird die Fahrerlaubnis komplett entzogen und muss nach einer Sperrfrist neu beantragt werden. Vorher muss die medizinisch-psychologische Untersuchung erfolgreich bestanden werden. Mit Ausfallerscheinungen kann dies den Verkehrsteilnehmer schon bei deutlich niedrigeren Promillewerten treffen.

Beim Radfahrer geht die Rechtsprechung ab einem Wert von 1,6 Promille von der absoluten Fahruntüchtigkeit aus. Auch hier gilt bei einem niedrigeren Wert und Ausfallerscheinung das Gleiche wie für den Autofahrer. Auch wer betrunken Rad fährt muss mit dem Entzug der Fahrerlaubnis und den gleichen Konsequenzen wie ein Autofahrer rechnen.

3. Verkehrsunfallfluchten

	2012	2011	Veränderung	
			absolut	in Prozent
VU gesamt	**3064**	3254	- 190	- 5,83 %

Unfallfluchten	**740**	802	-62	- 7,73 %
davon geklärt	**320**	330	---	---
Aufklärungsquote	**43,24 %**	41,14 %	---	+ 2,10 %

Die Zahl der Unfallfluchten ging zwar erfreulicherweise zurück. Dennoch war fast jeder vierte Verkehrsunfall (24,15 % aller VU) eine Unfallflucht.

Die Aufklärungsquote von 43,24 % zeigt, dass fast jede zweite Unfallflucht geklärt wird.

Bei 740 Unfallfluchten wurden 36 Personen verletzt. Der dabei entstandene Sachschaden beläuft sich auf 961.000 €. (2011: 41 Verletzte, 865.000 € Sachschaden)

Unfallfluchten, auch sogenannte Parkrempler, sind kein Kavaliersdelikt, sondern Straftaten mit empfindlichen Folgen: in der Regel Geldstrafen, Führerschein-Entzug, 7 Punkte in Flensburg und Regressansprüche der Versicherung.

4. Unfallbeteiligung nach Alter (ohne Kleinunfälle)

Im Folgenden wird die Unfallbeteiligung nach verschiedenen Altersgruppen betrachtet. Berücksichtigt werden dabei nur VUSW und VUPS; VUK finden in dieser Auswertung keine Berücksichtigung. Grundlage dieser Auswertung sind somit 1564 VUSW und VUPS.

4.1 Kinder (0 bis 13 Jahre)

Im Jahre 2012 waren 26 Unfälle mit Beteiligung von Kindern zu verzeichnen, dies sind 8 Unfälle weniger als im Vorjahr (- 23,5 %). Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Kinder sank von 30 auf 23. Durch die Kinder selbst wurden 16 Unfälle verursacht, dies sind fünf weniger als im Jahr zuvor (-23,8 %).

4.2 Schulwegunfälle

2012 ereigneten sich - wie im Vorjahr - elf Schulwegunfälle. Dabei waren drei Kinder als Fußgänger und acht als Radfahrer unterwegs. Insgesamt wurden 6-mal die Schulkinder als Unfallverursacher aufgeführt.

Bei den elf Schulwegunfällen wurden elf Kinder leicht verletzt. Sehr erfreulich ist die Tatsache, dass kein Kind im Straßenverkehr ums Leben kam oder schwer verletzt wurde.

Heuer ereignete sich bisher noch kein Schulwegunfall.

Langzeitentwicklung - Schulwegunfälle

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
9	5	6	5	4	17	13	9	8	11	11

4.3 Jugendliche (14 bis 17 Jahre)

2012 ereigneten sich 36 Unfälle (2011: 28), bei denen Jugendliche beteiligt waren. In der Statistik wurden 23 Jugendliche (2011: 20) als Verursacher erfasst.

Insgesamt waren 27 Jugendliche an den Unfällen beteiligt - 21 als Radfahrer, drei als motorisierte Zweiradfahrer, zwei als Fußgänger und ein Jugendlicher als Pkw-Führer.

27 Jugendliche wurden verletzt. (2011: 20)

4.4 Junge Erwachsene (18 bis 24 Jahre)

Ein besonderes Augenmerk richtet die Polizei nach wie vor auf die Risikogruppe der „Jungen Erwachsenen".

In Erlangen ereigneten sich 430 Verkehrsunfälle an denen „Junge Erwachsene" beteiligt waren. Was einer Abnahme um 0,6 % im Vergleich zu den 433 Unfällen im Vorjahr entspricht.

An diesen Verkehrsunfällen waren insgesamt 480 „Junge Erwachsene" beteiligt (2011: 478). Immerhin ist diese kleine Gruppe mit einer Altersspanne von nur 7 Jahren an ins-

gesamt 27,49 % der VUSW und VUPS beteiligt. Der Anteil an den VUPS beträgt sogar 30,27 %.

Mit 250 Verkehrsunfällen wurde mehr als die Hälfte (58,14 %) von den „Jungen Erwachsenen" selbst verursacht.

15 Unfälle (2011: 20) ereigneten sich unter Alkoholeinwirkung; ein Unfall unter Drogeneinwirkung (2011: 1).

4.5 Reife Erwachsene (25 bis 64 Jahre)
Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen „Reife Erwachsene" beteiligt waren, sank von 1331 im Jahr 2011 auf 1263 im Jahr 2012. Dies entspricht einer Abnahme von 5,11 %.

Ein Radfahrer dieser Altersgruppe wurde bei einem Verkehrsunfall getötet.

735 der 1263 Unfälle (58,19 %) wurden durch diese Altersgruppe verursacht.

4.6 Senioren (65 bis 99 Jahre)
Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren sanken um 2,8 % auf 268 Unfälle (2011: 276). 191 der 268 Unfälle wurden von Senioren verursacht (71,27 %).

Bei 99 Unfällen waren Personenschäden zu beklagen. Die Senioren sind damit an 19,83 % der 499 VUPS beteiligt. 2011 waren noch 109 VUPS bei 268 Unfällen mit Senioren zu verzeichnen.

Insgesamt wurden 109 Unfallbeteiligte verletzt, davon 52 Senioren. Ein 85-jähriger Radfahrer kam ums Leben.

5. Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

5.1 Unfälle mit Fußgängern

Insgesamt ereigneten sich 53 Unfälle mit Fußgängerbeteiligung - davon 44 VUPS und 9 VUSW.

Der Anteil am Gesamtunfallaufkommen beträgt 1,73 %. Der Anteil an den VUPS beträgt 8,82 %.

5.2 Radfahrer

Insgesamt ereigneten sich im Stadtgebiet 304 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (alleinbeteiligt, Radfahrer/Radfahrer, Radfahrer/anderer Verkehrsteilnehmer) - davon 262 VUPS und 42 VUSW.

	Anzahl	Anteil an den VU mit Radfahrern
VU mit Radfahrern	304	100 %
davon VUPS	262	86,18 %
davon VUSW	42	13,82 %
davon VUK	0	0 %

	Anzahl	Anteil an den VU gesamt
VU gesamt	3064	100 %
VU mit Radfahrern	304	9,92 %

	Anzahl	Anteil an den VUPS gesamt
VUPS gesamt	499	100 %
VUPS mit Radfahrern	262	52,51 %

Der Anteil der Unfälle mit Radfahrern beträgt am Gesamtunfallaufkommen nur 9,92 %. An den Unfällen mit Personenschaden (499) sind die Radfahrer jedoch mit 52,51 % (262) bei mehr als der Hälfte aller VUPS beteiligt. Bei 43 VUPS stürzten Radfahrer alleinbeteiligt vom Rad.

Bei den VUPS mit Radfahrern wurden insgesamt 289 Personen verletzt, zwei Radfahrer verstarben.

27 der 304 Unfälle ereigneten sich ausschließlich zwischen Radfahrern (Radfahrer/Radfahrer-VU).

Von den 304 Unfällen mit Radfahrern werden in 142 Fällen Radfahrer als Hauptverursacher geführt, in 127 Fällen war ein Radfahrer ohne eigenes Verschulden am Unfall beteiligt.

6. Präventionsarbeit der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt

6.1 Verkehrserziehung

Die Jugendverkehrsschule (JVS) der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt leistet einen bedeutenden Beitrag zur Verkehrssicherheit auf den Erlanger Straßen.

Bereits für das Vorschulalter führen die Beamten der JVS in Erlanger Kindergärten das sogenannte Schulwegtraining durch. So wurden im letzten Schuljahr 42 Kindergärten aufgesucht und 722 Vorschulkinder unterrichtet.

Aber nicht nur Vorschulkinder werden im Rahmen des Schulwegtrainings betreut. So wurden auch 971 ABC-Schützen aus 42 Klassen nochmals in den Verhaltensregeln zum verkehrssicheren Überschreiten der Straße trainiert.

Im Rahmen der Fahrradausbildung wurden 1005 Schüler aller 4. Klassen in Erlangen ausgebildet. An der abschließenden Prüfung nahmen 992 Schüler teil, bestanden haben 968, was einer Quote von 97,58 % entspricht. Aber nicht nur im sogenannten Schonraum (Pausenhof o.ä.) wurde geübt. Nach bestandener Fahrradprüfung erhielten die Schülerinnen und Schüler einen „Fahrrad-Führerschein" und durften ihr erlerntes Wissen unter Aufsicht der Beamten der JVS gleich im Realverkehr anwenden. Des Weiteren wurde während der Fahrradausbildung auf die Gefahren des „Toten Winkel" eingegangen. Mit Unterstützung der Verkehrswacht Erlangen und dem Fahrlehrer Jens Michaelsen konnten die Schüler den „Toten Winkel" neben dem Fahrschul-Lkw in der Realität „erfahren" und „begreifen".

Während des gesamten Schuljahres wurden 183 ehrenamtliche Schulweghelfer an 6 Schulen betreut. Zusätzlich leisteten regelmäßig 140 Schülerlotsen Dienst vor den Schulen. 55 Schulweghelfer und 48 Schülerlotsen wurden im Schuljahr 2011/2012 neu ausgebildet.

Von der JVS wird auch die Jugendverkehrswacht Erlangen betreut. Die 13 aktiven Mitglieder waren bei zahlreichen Veranstaltungen, wie z.B. der Erlanger Rädli oder der Skate-Night, vor allem mit Absperr- und Verkehrssicherungsmaßnahmen betraut.

Eine besondere Schulung führten die Verkehrserzieher der PI Erlangen-Stadt im Juli 2012 durch. Erstmals wurden im Zusammenarbeit mit der Flüchtlingsbetreuung der Stadt Erlangen neun Asylbewerber zu verkehrssicheren Radfahrern ausgebildet. Auf dem Pausenhof einer Erlanger Schule wurden die wichtigsten Verkehrsregeln vermittelt und anschließend geübt. Eine Woche später wurde das neu erworbene Wissen unter Betreuung in der Verkehrswirklichkeit verfestigt.

6.2 Unfallkommission

Die Unfallkommission setzt sich aus je einem qualifizierten Vertreter des Straßenbauamtes, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei zusammen.

Es gibt sie für die Bereiche

- innerörtliches Straßennetz (z.B. Stadtgebiet Erlangen)
- außerörtliches Straßennetz (Kreis-, Staats- und Bundesstraßen) und für
- Autobahnen (BAB A 3 und A 73).

Gemeinsam und somit behördenübergreifend werden unfallbegünstigende Faktoren an festgestellten Unfallhäufungsstellen (UHS) analysiert und erfolgversprechende Maßnahmen zur Entschärfung dieser Örtlichkeiten erarbeitet.

Für das Jahr 2012 wurden für das Stadtgebiet Erlangen 19 UHS ermittelt (siehe hierzu Anlage 2).

6.3 Verkehrssicherheitsaktionen

Durch die Beamtinnen und Beamten der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt wurden im Jahr 2012 zahlreiche Verkehrssicherheitsaktionen durchgeführt und Infostände betrieben. So beteiligte sich die PI Erlangen-Stadt z. B. an der Erlanger Rädli und dem Tag der offenen Tür der Feuerwehr mit einem Infostand. Beim Ferienprogramm wurde ein Verkehrsgarten betrieben. Zum Schulbeginn wurde die Aktion „Sicher zur Schule - Sicher nach Hause" durchgeführt und im Rahmen der bayernweiten Aktion „Bayern mobil - sicher ans Ziel" wurde in der Innenstadt ein Verkehrs-Infostand betrieben.

Auch für das Jahr 2013 sind wieder zahlreiche Aktionen und Infostände geplant.

6.4 Konzepteinsätze mit der Bereitschaftspolizei

Auch 2012 war es ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, die Fahrradfahrer für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren. Mit Unterstützung der Bereitschaftspolizei wurden deshalb drei modulare Konzepteinsätze (insgesamt sieben Wochen) durchgeführt. Ein Schwerpunkt (Modul 2 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Zweiradverkehr) lag dabei auf der Kontrolle des Radverkehrs. Die Kräfte der Bereitschaftspolizei und die Beamten der hiesigen Dienstgruppen kontrollierten dabei 3527 Radfahrer; davon wurden 1574 Radfahrer verwarnt (= 44,6 %).

7. Fazit und Ausblick

Erfreulicherweise entwickelten sich die Gesamt-Unfallzahlen in Erlangen entgegen dem Trend in Bayern und Mittelfranken positiv. In nahezu allen Bereichen war ein Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen. Die getätigten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zeigen offensichtlich Wirkung.

Allerdings trübt die hohe Anzahl an Alkoholunfällen das positive Bild.

Deshalb wird die PI Erlangen-Stadt auch in diesem Jahr mit aller Macht der Unfallursache Alkohol entgegentreten. Es gilt vor allem junge Erwachsene und Radfahrer dahingehend zu sensibilisieren, im Straßenverkehr auf Alkohol zu verzichten. Durch regelmäßige Kontrollen werden die Beamtinnen und Beamten der Erlanger Polizei das Entdeckungsrisiko weiterhin hoch halten, so dass alkoholisierte Verkehrsteilnehmer gar nicht erst ins Auto oder aufs Rad steigen.

Ein besonderes Augenmerk soll auch auf die Verringerung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern gerichtet werden. Jeder Radfahrer sollte sich bewusst machen, dass er - egal ob er im Recht ist oder nicht - bei einem Verkehrsunfall meist der schwächere Verkehrsteilnehmer ist und die Unfallfolgen für ihn weit gravierender wie z. B. für einen beteiligten Autofahrer ausfallen können. Das Tragen eines Fahrradhelms sollte - ähnlich wie beim Ski fahren mittlerweile üblich - schon zum Eigenschutz obligatorisch sein.

Auch der Schutz der „schwachen Verkehrsteilnehmer", wie Kinder, ältere Personen und Fußgänger wird bei der Präventionsarbeit der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt in diesem Jahr wieder einen hohen Stellenwert genießen.

Durch offensive Pressearbeit soll die Bevölkerung sensibilisiert werden, bei Verkehrsunfallfluchten genauer hinzusehen und Zivilcourage zu zeigen. Denn jeder Zeuge sollte sich bewusst sein, dass er der nächste Geschädigte sein könnte. Unfallflucht ist eine Straftat und kein Kavaliersdelikt!

Zusammen mit externen Organisationen, wie der Kreisverkehrswacht, der Unfallkommission, den Fahrlehrern, den Schulen und Kindergärten, wollen wir als Gemeinschaftsaufgabe versuchen, die Verkehrssicherheit in der Stadt Erlangen zu erhöhen und die Unfallzahlen 2013 weiter zu senken.

Anlagen

1. Tödliche Verkehrsunfälle 2012
2. Unfallhäufungsstellen 2012 (Einjahresübersicht)
3. Unfallhäufungsstellen 2012 (Dreijahresübersicht)
4. Unfalltypen-Katalog
5. Ursachenverzeichnis
6. Unfallhäufungsstellen 2011 und deren Entwicklung 2012

Auflistung der tödlichen Verkehrsunfälle

Anlage 1:
VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

	Unfallzeit/ Unfallort	Art der Beteiligung	Unfallhergang
1	Donnerstag, 28.06.2012, 15:55 Uhr; Staatsstraße 2240 (Abschnitt 280, km 2,096)	Radfahrer (43 Jahre)	Pkw-Fahrer (76 Jahre) befuhr die Weisendorfer Straße (Staatsstraße 2240) von Dechsendorf kommend in Richtung Erlangen (Fahrtrichtung Südosten). Auf Höhe von km 2,096 (Abschnitt 280) fuhr er vermtl. infolge eines gesundheitlichen Defekts in einem spitzen Winkel nach links in den Bereich der Gegenfahrbahn. Dort erfaßte er mit dem linken Frontbereich seines Pkw frontal einen Radfahrer, der am rechten (nördlichen) Fahrbahnrand in Richtung Dechsendorf fuhr. Der Radfahrer, der zur Unfallzeit einen Fahrradhelm trug, erlitt bei dem Unfall multiple Verletzungen, die unmittelbar zum Tod geführt haben dürften. Eine sofort durchgeführte Reanimation verlief ergebnislos. Der Pkw-Fahrer stand nach dem Unfall deutlich erkennbar unter Schock und wirkte geistig abwesend. Der Unfallhergang konnte von mehreren außenstehenden Zeugen beobachtet werden. Zusatzangaben: Im Bereich der Unfallstelle besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung (70 km/h). Gemäß der Angaben der Zeugen war der Unfallverursacher zur Unfallzeit mit einer entsprechenden Geschwindigkeit unterwegs gewesen. Technische Mängel am Fzg. wurde nicht geltend gemacht. Die Fahrbahn war zur Unfallzeit trocken, die Sichtverhältnisse im Bereich der Unfallstelle gut. Eine Blendung durch einen tiefstehenden Sonnenstand konnte ausgeschlossen werden.

Auflistung der tödlichen Verkehrsunfälle

Anlage 1:
VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

	Unfallzeit/ Unfallort	Art der Beteiligung	Unfallhergang
2	Donnerstag, 20.12.2012, 11:00; Weinstraße (Kreisstraße ER 3, Abschnitt 100, km 0,200)	Radfahrer (89 Jahre)	Radfahrer (89 Jahre) befuhr den südlichen Gehweg der Weinstraße in Richtung Tennenlohe (Fahrtrichtung Osten). Auf Höhe von km 0,200 (Abschnitt 100) - zwischen dem Anwesen 4 (Raiffeisenbank) und der Unterführung der BAB 73 - fiel er ohne erkennbaren Grund vom Fahrrad. Der Unfall konnte von einem nachfolgenden Pkw-Fahrer, der zur Unfallzeit in gleicher Fahrtrichtung unterwegs war, beobachtet werden. Der Radfahrer, der zur Unfallzeit keinen Fahrradhelm getragen hatte, war nach seinem Sturz ansprechbar, sackte aber immer wieder in sich zusammen (vermtl. infolge seines altersbedingt allgemein schlechten körperlichen Zustandes). Der Radfahrer wurde nach dem Unfall in die Chirurgie verbracht und gegen 18:00 Uhr auf eigenen Wunsch (gegen den ärztlichen Rat) nach Hause entlassen. Dort brach er ca. eine Stunde später beim Toilettengang erneut zusammen. Gegen 19:30 Uhr wurde er mit Notarzt erneut in die Chirurgie verbracht, wo er gegen 20:14 Uhr nach erfolglosen Reanimationsversuchen verstarb. Eine polizeiliche Unfallaufnahme am Unfallort hatte nicht stattgefunden; die Polizei hat erst am 21.12.2012, gegen 11:00 Uhr, Kenntnis von dem Unfall erlangt (Todesfallmeldung gemäß § 4 BestV).

Unfallhäufungsstellen 2012
Einjahresübersicht
(4 Unfälle gleichen Unfalltyps)

Anlage: 2

VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

	Unfallort	Unfall-folgen*	Unfalltypen**							Gesamt	
			1	2	3	4	5	6	7	2012	2011
1	Äußere Nürnberger Straße (B 4) / nordöstliche Abfahrt BAB 3 (Abs. 300, km 0,200 - AS Tennenlohe)	1 P							1	9	(5 x Typ 1)
		8 S	8								
2	Universitätsstraße / Östliche Stadtmauerstraße	3 P		1	2					8	(2 x Typ 3)
		5 S			5						
3	Cauerstraße / Kurt-Schumacher-Straße	2 P			1				1	7	(3 x Typ 3)
		5 S			5						
4	Südspange / Abfahrt von der B 4 zur Kurt-Schumacher-Straße (Linkskurve)	0 P								6	(4 x Typ 1)
		6 S	6								
5	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Günther Scharowsky-Straße - Koldestraße	5 P						4	1	7	6 (4 x Typ 6; 1 x Typen 6 und 7)
		2 S						1	1		
6	Allee am Röthelheimpark / Ludwig-Erhard-Straße - Marie-Curie-Straße	1 P		1						6	2 (1 x Typen 3 und 7)
		5 S	1	4							
7	Am Hafen - Gundstraße / Frauenauracher Straße	3 P		1	2					6	4 (3 x Typ 3; 1x Typ 6))
		3 S			3						
8	Karl-Zucker-Straße / Rathenaustraße	6 P		1	5					6	(4 x Typ 3)
		0 S									
9	Karl-Zucker-Straße / Koldestraße - Stintzingstraße	5 P		5						5	(1 x Typ 7)
		0 S									
10	Allee am Röthelheimpark / Carl-Thiersch-Straße - Doris-Ruppenstein-Straße	4 P		4						5	(4 x Typ 2)
		1 S		1							

* P = VU-Personenschaden
S = VU-Sachschaden schwerwiegend

** Unfalltypen gem. Anlage 5
rot = UHS sowohl im laufenden als auch im vergangenen Jahr
blau = für UHS relevante VU-Typen

Anlage: 2

VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

Unfallhäufungsstellen 2012
Einjahresübersicht
(4 Unfälle gleichen Unfalltyps)

	Unfallort	Unfall-folgen*	Unfalltypen**							Gesamt	
			1	2	3	4	5	6	7	2012	2011
11	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Äußere Brucker Straße (S 2242)	8 P			3	1		4		9	14 (5 x Typen 3 u. 6, 2 x Typ 2, 1 x Typ 7)
		1 S							1		
12	Bunsenstraße / Günther-Scharowsky-Straße - Felix-Klein-Straße - Henri-Dunant-Straße	3 P	1	1		1				8	3 (je 1 x Typen 2, 3 und 7)
		5 S	1	3					1		
13	Maximiliansplatz - Höhe Hausnummer 2	2 P						2		5	(2 x Typ 7)
		3 S		1				2			
14	Kurt-Schumacher-Straße - Thymianweg (Kreisverkehr)	5 P			4			1		5	(1 x Typ 3)
		0 S									
15	Gebbertstraße / Mozartstraße	1 P			1					4	(1 x Typ 3)
		3 S			3						
16	Gebbertstraße / Hofmannstraße	1 P			1					4	(1 x Typ 2)
		3 S			3						
17	Hofmannstraße - Werner-von-Siemens-Straße	2 P			2					4	2 (je 1 x Typen 3 und 7)
		2 S			2						
18	Bohlenplatz - Luitpoldstraße / Östliche Stadtmauerstraße - Waldstraße	1 P			1					4	0
		3 S			3						
19	Bohlenplatz - Marquardsenstraße / Östliche Stadtmauerstraße	0 P								4	(1 x Typ 2)
		4 S			4						
20											

* P = VU-Personenschaden
S = VU-Sachschaden schwerwiegend

** Unfalltypen gem. Anlage 5
rot = UHS sowohl im laufenden als auch im vergangenen Jahr
blau = für UHS relevante VU-Typen

Anlage 3:
VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

Unfallhäufungsstellen 2010 - 2012
Dreijahresübersicht (mindestens 3 VU mit schweren Personenschäden)

Unfallort	2012	2011	2010
Bundes- /Staats- /Kreisstraßen (außerorts) (3 VU mit schwerem Personenschaden)			

Im außerörtlichen qualifizierten Straßennetz des Stadtgebietes Erlangen sind derzeit im o. g. Dreijahreszeitraum keine Unfallhäufungsstellen vorhanden, an welchen sich mindestens drei Verkehrsunfälle mit einem schweren Personenschaden ereignet haben.

Unfalltypen-Katalog

Anlage 4:
VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

Typ 1	**Fahrunfall**	Um einen "Fahrunfall" handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er nicht mit angepasster Geschwindigkeit gefahren ist.
Typ 2	**Abbiege-Unfall**	Um einen "Abbiege-Unfal" handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher Richtung oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde.
Typ 3	**Einbiegen-/ Kreuzen-Unfall**	Um einen "Einbiegen/Kreuzen-Unfall" handelt es sich, wenn ein Konflikt zwischen Wartepflichtigen und Vorfahrtsberechtigten gegeben ist.
Typ 4	**Überschreiten-Unfall**	Ein "Überschreiten-Unfall" liegt vor, wenn sich ein Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ereignet hat.
Typ 5	**Unfall durch ruhenden Verkehr**	Ein "Unfall durch ruhenden Verkehr" liegt vor, wenn der Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn "ruhenden" (haltenden, parkenden) Fahrzeug ausgelöst wurde.
Typ 6	**Unfall im Längsverkehr**	Um einen "Unfall im Längsverkehr" handelt es sich, wenn ein Konflikt zwischen Fahrzeugen, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, vorliegt.
Typ 7	**Sonstiger Unfall**	Hierunter fallen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind.

Ursachenverzeichnis

Anlage 5:
VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

Verkehrstüchtigkeit
1 Alkoholeinfluss
2 Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)

3 Übermüdung

4 Sonstige körperliche oder geistige Mängel

Fehler der Fahrzeugführer
Straßenbenutzung
10 Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenseite
11 Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot

Geschwindigkeit

12 Nicht angepasste Geschwindigeit mit gleichzeitigem Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit
13 in anderen Fällen

Abstand
14 Ungenügender Sicherheitsabstand (Sonstige Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall führen, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Übermüdung usw. zuzuordnen)
15 Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund

Überholen

16 Unzulässiges Rechtsüberholen
17 Überholen trotz Gegenverkehr

18 Überholen trotz unklarer Verkehrslage
19 Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse
20 Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens
21 Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts

22 Sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand, an Fußgängerüberwegen s. Pos. 38, 39)
23 Fehler beim Überholtwerden

Vorbeifahren
24 Nichtbeachten des Vorranges eintgegenkommender Fahrzeuge beim

Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen (§6) (ausgenommen Pos. 32)
25 Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren *an* haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens

Nebeneinanderfahren

26 Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverf. (§7) (ausgenommen Pos. 20, 25)

Vorfahrt, Vorrang
27 Nichtbeachten der Regel "rechts vor links"
28 (Nichtbeachten der die Vorfahrt reglenden Verkehrszeichen (§8) (ausgenommen Pos. 29)
29 Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen (§18 Abs. 3)
30 Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen.
31 Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgenommen Pos. 39)
32 Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender FZ (Zeichen 208 StVO)
33 Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an

Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren
35 Fehler beim Abbiegen (§9) (ausgenommen Pos. 33, 40)
36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
37 Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z. B. aus Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand)

Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern
38 an Fußgängerüberwegen
39 an Fußgängerfurten
40 beim Abbiegen
41 an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltenem Warnblinklicht)
42 an anderen Stellen

Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung
43 Unzulässiges Halten oder Parken
44 Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge oder von Unfallstellen sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen

45 Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen
46 Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)

Ladung, Besetzung
47 Überladung, Überbesetzung
48 Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile
49 Andere Fehler beim Fahrzeugführer

Technische Mängel, Wartungsmängel

50 Beleuchtung
51 Bereifung
52 Bremsen
53 Lenkung
54 Zugvorrichtung
55 Andere Mängel

Falsches Verhalten der Fußgänger
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn
60 An Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war
61 auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
62 in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr an anderen Stellen:
63 durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
64 ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten
65 durch sonstiges falsches Verhalten

66 Nichtbenutzen des Gehweges
67 Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite
68 Spielen auf oder neben der Fahrbahn
69 Andere Fehler der Fußgänger

Straßenverhältnisse

Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn
70 Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl
71 Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer
72 Schnee, Eis
73 Regen
74 Andere Einflüsse

Zustand der Straße
75 Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis
76 Anderer Zustand der Straße

77 Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen
78 Mangelhafte Beleuchtung der Straße
79 Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen

Witterungseinflüsse
Sichtbehinderung durch:

80 Nebel
81 Starken Regen, Hagel, Schneegestöber
82 Blendende Sonne
83 Seitenwind

84 Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse

Hindernisse
85 Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn
86 Wild auf der Fahrbahn
87 Anderes Tier auf der Fahrbahn
88 Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn (ausgenommen Pos. 43, 44)

89 Sonstige Ursachen (mit kurzer Beschreibung aufführen)

Entwicklung der Unfallhäufungsstellen aus dem Jahr 2011 in 2012

Anlage 6:

VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

	Unfallort	Unfall-folgen*	Unfalltypen**							Gesamt	
			1	2	3	4	5	6	7	2012	2011
1	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Äußere Brucker Straße (S 2242)	8 P			3	1		4		9	14 (5 x Typen 3 u. 6, 2 x Typ 2, 1 x Typ 7)
		1 S							1		
2	Adenauer-Ring - Büchenbacher Damm (K ER 1) / Frauenauracher Straße (K ER 1)	4 P		2				1	1	6	9 (5 x Typ 6, 2 x Typ 2, 1 x Typen 3 und 7)
		2 S	1		1						
3	Nürnberger Straße / Werner-von-Siemens-Straße	4 P		1				2	1	4	8 (4 x Typ 6, 2 x Typen 2 und 3)
		0 S									
4	Münchener Straße / Werner-von-Siemens-Straße	3 P			1			2		4	8 (4 x Typ 3, 2 x Typ 7, 1 x Typ 6)
		1 S			1						
5	Büchenbacher Damm (K ER 1) / Bayernstraße - Leipziger Straße	0 P								1	7 (5 x Typ 2, 1 x Typen 6 und 7)
		1 S						1			
6	Güterbahnhofstraße / Nägelsbachstraße	2 P			2					9	6 (5 x Typ 6, 1 x Typ 1)
		7 S	2					2	3		
7	Drausnickstraße (S 2240) / Sieglitzhofer Straße (S 2242) - Kurt-Schumacher-Straße	0 P								4	6 (4 x Typ 3, 1 x Typen 2 und 4)
		4 S	1	3							
8	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Günther-Scharowsky-Straße - Koldestraße	5 P						4	1	7	6 (4 x Typ 2, 1 x Typen 6 und 7)
		2 S						1	1		
9	Äußere Nürnberger Straße (B 4) / nordöstliche Abfahrt BAB 3 (Abs. 300, km 0,200 - AS Tennenlohe)	1 P							1	9	5 (5 x Typ 1)
		8 S	8								
10	Fahrstraße / Friedrichstraße	1 P			1					1	5 (4 x Typ 3, 1 x Typ 1)
		0 S									

* P = VU-Personenschaden
S = VU-Sachschaden schwerwiegend
** Unfalltypen gem. Anlage 5
rot = UHS sowohl im laufenden als auch im vergangenen Jahr

Entwicklung der Unfallhäufungsstellen aus dem Jahr 2011 in 2012

Anlage 6:

VU-Statistik 2012
PI Erlangen-Stadt

	Unfallort	Unfall-folgen*	Unfalltypen**							Gesamt	
			1	2	3	4	5	6	7	2012	2011
11	Hartmannstraße (S 2240) / Luitpoldstraße (S 2240)	3 P		1	2					5	5 (4 x Typ 2, 1 x Typ 6)
		2 S		2							
12	Allee am Röthelheimpark / Kurt-Schumacher-Straße	0 P								3	5 (4 x Typ 2, 1 x Typ 3)
		3 S		1				2			
13	Südspange / Abfahrt von der B 4 zur Kurt-Schumacher-Straße (Linkskurve)	0 P								6	4 (4 x Typ 1)
		6 S	6								
14	Karl-Zucker-Straße / Rathenaustraße	6 P		1	5					6	4 (4 x Typ 3)
		0 S									
15	Mozartstraße / Sieboldstraße	2 P			2					3	4 (4 x Typ 3)
		1 S			1						
16	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Büchenbacher Damm (K ER 1) - westl. Zufahrt BAB 73; FR Nbg.	0 P								1	4 (4 x Typ 3)
		1 S			1						
17	Allee am Röthelheimpark / Carl-Thiersch-Straße - Doris-Ruppenstein-Straße	4 P		4						5	4 (4 x Typ 2)
		1 S		1							
18											
19											
20											

* P = VU-Personenschaden
S = VU-Sachschaden schwerwiegend
** Unfalltypen gem. Anlage 5
rot = UHS sowohl im laufenden als auch im vergangenen Jahr

Ö 15

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/39		**39/017/2013**

Gentechnikfreie Bewirtschaftung auf kommunalen Flächen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 23

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt:

1. In zukünftig abzuschließenden Pachtverträgen wird die Verpflichtung aufgenommen, dass Landwirte auf kommunalen Flächen keine gentechnisch veränderten Pflanzen, Organismen oder daraus gewonnenen Produkte anbauen.

2. Die Stadt Erlangen fördert den Erhalt einer kleinteiligen Landwirtschaft ohne den Anbau gentechnisch veränderter Pflanzen, Organismen und Produkte und ermutigt die ansässigen Landwirte im Rahmen von Gesprächen und Informationsveranstaltungen (z.B. Jahresversammlung des Bauernverbandes) auf den Einsatz von Gentechnik zu verzichten.

3. Die Stadt Erlangen beantragt beim zuständigen Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit sich als gentechnikanbaufreie Kommune registrieren zu lassen.

Der Antrag der Fraktion Erlanger Linke vom 25.06.2011, Fraktionsantrag Nr. 79/2011, ist damit abschließend bearbeitet. Der Sachbericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch die Verzichterklärung in zukünftig abzuschließenden Pachtverträgen auf den Anbau gentechnisch veränderter Pflanzen zu verzichten, unterstützt die Stadt Erlangen aktiv den Schutz einheimischer Pflanzen, Organismen und Produkte. Die kleinteilig strukturierte Landwirtschaft und die sensiblen Lebensräume der Pflanzen und Tiere werden somit nachhaltig geschützt und erhalten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Durch die Registrierung als gentechnikanbaufreie Kommune beim Bayerischen Staatsministerium für Gesundheit und Umwelt engagiert sich die Stadt Erlangen aktiv für eine gentechnikfreie Bewirtschaftung.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Durch die Verpflichtung, dass auf kommunalen Flächen keine gentechnisch veränderten Pflanzen, Organismen oder daraus gewonnenen Produkte mehr angebaut werden, wird die gen-

technikfreie Bewirtschaftung unterstützt. Die Verpflichtung nach Nr. I.1. wird in die Pachtverträge aufgenommen, die mit Landwirten zukünftig geschlossen 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
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Sachbericht der Verwaltung zum Fraktionsantrag 079/2011

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 15

III/39/GS011 T. 1794 Erlangen, 14. Mai 2013

Dokument3

Fraktionsantrag 079/2011 der Fraktion Erlanger Linke; „Gentechnikanbaufreie Kommune“

I. Mit Fraktionsantrag 079/2011 hat die Fraktion Erlanger Linke folgende Anträge gestellt:

1. Die Stadt Erlangen bekennt sich dazu, eigene Flächen gentechnikanbaufrei zu bewirtschaften.
2. Die Stadt Erlangen unterstützt die kleinteilige und strukturreiche Landwirtschaft ohne Gentechnik im Stadtgebiet zu erhalten und ermutigt Landwirte freiwillig auf den Anbau gentechnisch veränderter Pflanzen zu verzichten.
3. Die Stadt Erlangen beantragt sich als gentechnikanbaufreie Kommune in Bayern auszuzeichnen.

Zum Antrag wird folgendes dargelegt:

Zu dem o.g. Antrag sind bereits in den Jahren 2004 zwei Beschlussfassungen erfolgt. Am 09.03.2004 wurde im UVPA aufgrund eines Dringlichkeitsantrages der ÖDP-Fraktion vom 26.01.2004 (Nr. 17/2004) mehrheitlich beschlossen, dass eine gentechnikfreie Landwirtschaft in Erlangen dem Bayerischen Landesentwicklungsprogramm (LEP) widerspräche.

Am 25.08.2004 beantragte die SPD-Fraktion (Nr. 98/2004), dass eine Verpflichtung für Landwirte in bestehende oder neu zu schließende Pachtverträge aufgenommen wird, keine gentechnisch veränderten Organismen oder daraus hergestellte Produkte zu verwenden. Ebenso sollten Landwirte durch Informationsvermittlung überzeugt werden, keine gentechnisch veränderten Pflanzen anzubauen. Mit Beschluss des UVPA vom 21.09.2004 wurde eine Verpflichtung der Landwirte zum gentechnikfreien Anbau auf kommunalen Flächen abgelehnt (7:6 Stimmen).

Seit dem Jahr 2004 haben sich die politischen Haltungen und auch die rechtlichen Vorgaben zum Thema Gentechnik stark verändert. Mittlerweile scheint es politischer Konsens zu sein, dass auf den Einsatz von Gentechnik in der Landwirtschaft weitestgehend verzichtet werden sollte. Auch die Bevölkerung lehnt Gentechnik mit deutlicher Mehrheit ab. Nach Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit werden seit dem Jahr 2009 in Bayern keine gentechnisch veränderten Pflanzen kommerziell mehr angebaut. Bereits im Jahr 2011 haben sich 150 bayerische Kommunen dafür registrieren lassen, dass sie keine gentechnisch veränderten Pflanzen anbauen. Unter anderem sind die Städte Nürnberg, Fürth, Schwabach, Ansbach und die Landkreise Bamberg und Roth bereits registriert und ausgezeichnet worden (siehe Internet unter: http://www.stmug.bayern.de/umwelt/gentechnik/kommunen).

Amt 39 weißt darauf hin, dass eine zeitnahe Bearbeitung des Antrages nicht möglich war, da Amt 39 keine Zuständigkeit für die Thematik Gentechnik besitzt und bereits frühzeitig das Umweltamt und das Liegenschaftsamt der Stadt Erlangen um Stellungnahme bat. Dort wurde auf die Beschlusslage von 2004 verwiesen. Amt 39 befürwortet aufgrund der seit 2004 geänderten politischen und rechtlichen Voraussetzungen eine neue Beschlussfassung zum Antrag 079/2011 der Erlanger Linken.

Dr. Bauer

Amtsleiterin

II. <Ref. III> zur Kenntnis und Befürwortung zur Aufnahme in die Sitzung des UVPA am 11.06.2013.

III. Kopie zum Vorgang.

Ö 16

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung	**610.3/023/2011/3**

Innenstadtentwicklung Erlangen
Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
20, 613, 66

Die Behandlung der vorliegenden UVPA-Vorlage wurde in der Sitzung am 12.07.2011 vertagt und in der UVPA-Sitzung am 18.10.2011 als Einbringung behandelt. Im Ergebnis der Einbringung wurde die Verwaltung beauftragt, eine Informationsveranstaltung für die Bürgerschaft durchzuführen. Am 01.12.2011 wurde ein Bürgerinformationsabend „Quartier Lorlebergplatz - aktuelle verkehrs- und stadtplanerische Themen“ als Auftaktveranstaltung für die Bürgerbeteiligung durchgeführt.
Am 14.02.2012 wurde im UVPA beschlossen, die Haushaltsmittel 2012 für das Plangutachten Bismarckstraße erst 2013 zu nutzen.

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, die Umgestaltung der Bismarckstraße zwischen der Luitpoldstraße und der Schillerstraße einschließlich des Lorlebergplatzes und des Knotenpunktes Bismarckstraße/Schillerstraße vorzubereiten.

Hierzu werden im Rahmen eines Plangutachtens (Mehrfachbeauftragung) vier qualifizierte Planungsbüros mit der Erstellung von Vorentwurfsplanungen beauftragt, die als Entscheidungsgrundlage für weitere Planungsschritte dienen sollen. Die unter II. Begründung genannten Prämissen sind Grundlage für die Planungen. Die Verwaltung wird beauftragt, das Plangutachten vorzubereiten und durchzuführen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ausgangssituation

Der Lorlebergplatz und die Bismarckstraße bilden das Kernstück der gründerzeitlichen Erweiterung der Erlanger Innenstadt. Der gesamte Straßenraum steht als Ensemble unter Denkmalschutz. Viele Gebäude sind zudem als Einzeldenkmal ausgewiesen. Die Absicht, die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität in diesem Straßenraum zu erhöhen, wurde bereits durch verschiedene Beschlüsse des Stadtrates untermauert.

Das Integrierte Handlungskonzept für die historische Innenstadt (September 2004) und die Prioritätenliste für Maßnahmen im öffentlichen Raum (Mai 2006/Aktualisierung 2011) als Bestandteile der Konzeptplanung für die historische Innenstadt sehen eine zeitnahe Umgestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes vor. In der im April 2011 beschlossenen Aktualisierung der Prioritätenliste steht die Neugestaltung der Bismarckstraße mit dem Lorlebergplatz als Maßnahme im öffentlichen Raum auf Rang 4. (Die Südliche Stadtmauerstraße/Rang 1 wurde

bereits im Oktober 2011 fertiggestellt. Die Neugestaltung der Dreikönigstraße/Rang 2 wurde vorerst zurückgestellt, da hier im Blockinnenbereich mit einer größeren Baumaßnahme zu rechnen ist. Die Neugestaltung der Wasserturmstraße mit dem Vorplatz Markgrafentheater/Rang 3 wird 2013 realisiert.)

Auch das beschlossene städtebauliche Einzelhandelskonzept (SEHK) befürwortet eine verstärkte Entwicklung jenseits der bestehenden Hauptgeschäftsachsen, um die Attraktivität der gesamten historischen Innenstadt zu stärken.

Die Analyse und Bewertung der bestehenden Mängel der Fahrbahn- und Gehwegbereiche durch das Tiefbauamt unterstreicht den bautechnischen Erneuerungsbedarf. In der Maßnahmenaktualisierung zum Planungsbedarf an Straßen des Tiefbauamtes, Stand 18.12.2012, wurde die Bismarckstraße der höchsten Dringlichkeitsstufe zugeordnet.

Die Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes stand in der Vergangenheit bereits mehrfach zur Diskussion. Allein die Gestaltung des Lorlebergplatzes mit einer Höhendominante ist schon seit den 50er Jahren ein immer wiederkehrendes Thema. Die Bevölkerung hat sich in den letzten Jahren zu einer Umgestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes wiederholt zu Wort gemeldet. So wurde eine Bürgerinitiative gegründet und Schreiben an den OB verfasst. Der Bürgerinformationsabend „Quartier Lorlebergplatz - aktuelle verkehrs- und stadtplanerische Themen“ am 01.12.2011 wurde als Auftaktveranstaltung für die Bürgerbeteiligung von betroffenen Anwohnern, Nutzern und Gewerbetreibenden gut besucht und als Plattform zur Diskussion und zur Ideensammlung genutzt. (siehe Flyer, Anlage 3, und Niederschrift, Anlage 4)

Am 09.04.2013 fand eine Vorabstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Erlangen-Nürnberg statt. Dabei wurde seitens des Staatlichen Bauamtes Erlangen-Nürnberg betont, dass in einem noch nicht absehbaren Zeitraum Veränderungen der universitätseigenen Quartiere an der Bismarckstraße/nördliche Schillerstraße mit dem Ziel einer städtebaulichen Verdichtung geplant sind. Es wurde seitens des Staatlichen Bauamtes Erlangen-Nürnberg darum gebeten, bei der Neugestaltung des Straßenraumes die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger im Bereich der Bismarckstraße/Schillerstraße/Glückstraße aufgrund des Bedarfs zukünftig zu optimieren und ggf. auszubauen.

Wegen der Vorgeschichte, der zu erwartenden Sensibilität der Bevölkerung und der Bedeutung dieses Straßenraumes wird seitens der Verwaltung vorgeschlagen, in einem ersten Schritt verschiedene, innovative Entwurfsideen als Entscheidungsgrundlage für die weitere Beauftragung zu erhalten. Im Rahmen des geplanten Plangutachtens mit vier ausgewählten, qualifizierten Planungsbüros soll dies realisiert werden. In die Aufgabenstellung zur Beauftragung der vier Planungsbüros wurden die Anregungen, die die Bürger am 01.12.2011 mündlich und schriftlich formuliert haben, nach Möglichkeit eingearbeitet.

Ziel der Neugestaltung des Straßenraumes

Die Attraktivität des Straßenraumes soll durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten, neue Straßenbaumpflanzungen, eine Neuordnung des Parkflächenangebotes und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie der Schaffung von Flächen für Außenbestuhlung verbessert werden.

Das Ende der Sichtachse Bahnhof-Universitätsstraße wurde durch den 1897 errichteten Obelisken mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal betont. Seit der Umbenennung des Platzes und dem Abbruch des Obelisken im Jahr 1946 fehlt eine Höhendominante als Blickpunkt. Im Rahmen der Neugestaltung des gesamten Straßenraumes sind Vorschläge zur Gestaltung des Lorlebergplatzes zu erarbeiten.

Der nördliche Kreuzungsbereich Bismarckstraße/Schillerstraße soll funktionell und gestalterisch deutlicher als Eingangsbereich zum Quartier betont werden. Durch die geänderte Stra-

ßenführung gemäß der Hauptverkehrsstraßen wird die Leistungsfähigkeit der Umfahrung Schillerstraße/Loewenichstraße erhöht und damit eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs über den Lorlebergplatz erreicht.

Die Planungen sind kompatibel mit den im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen zu erstellenden Konzepten. Nach der verkehrsberuhigten Umgestaltung der Bismarckstraße ist die Erschließung durch den ÖPNV ebenso gesichert wie für den motorisierten Ziel- / Quellverkehrs der Innenstadt und den Radverkehr.

Wie bereits im UVPA am 13.03.2012 zum Thema „Verkehrssituation im Zollhausviertel“ beschlossen, soll der Durchgangsverkehr in der Bismarckstraße auf der Hauptverkehrsachse Schillerstraße / Loewenichstraße gebündelt werden. Die bereits 1995 im Verkehrsentwicklungsplan beschlossene Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Achse Hindenburgstraße / Neue Straße / Pfarrgasse kann unabhängig von den Umgestaltungen im Quartier Lorlebergplatz weiter konkretisiert werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Folgende Prämissen werden für die Planung definiert und sollen in der Gestaltungsplanung Berücksichtigung finden:

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Bismarckstraße zwischen der Luitpoldstraße und der Schillerstraße einschließlich des Lorlebergplatzes, des Knotenpunktes Bismarckstraße/Schillerstraße und der Anschlussbereiche der Marquardsenstraße, der Fichtestraße, der Universitätsstraße und der Glückstraße. (siehe Übersichtslageplan, Anlage 1)

Straßenraumgestaltung

Die Reduzierung der momentan bis zu 10,00 m breiten Fahrbahn auf bis zu 6,50 m (Begegnungsfall Bus/Bus) ist möglich. Der ÖPNV-Verkehr (Buslinien) wird auch zukünftig über einen Teil der Bismarckstraße, den Lorlebergplatz und die Universitätsstraße fließen. Im Rahmen der Neugestaltung der Bismarckstraße ist zukünftig ggf. eine effektive Bündelung der ÖPNV-Haltestellen in der Universitätsstraße und deren richtlinienkonforme Ausgestaltung vorgesehen. Derzeit sind 65 Stellplätze für PKW im öffentlichen Raum (41 Längsparker in der Bismarckstraße und 24 Schrägparker am Lorlebergplatz) vorhanden. In der Planung soll die Anzahl der bisherigen PKW-Stellplätze soweit möglich erhalten werden. Der Radverkehr soll gemäß der Regelung der Tempo 30-Zone auf der Fahrbahn geführt werden. Für den Fußgängerverkehr ist beidseitig eine Gehwegbreite von mindestens 2,00 m anzuordnen. Fahrradabstellanlagen, Baumstandorte, Grünflächen und Stadtmöbel sind nach Bedarf und unter Berücksichtigung der dichten Leitungsführung im Untergrund (insbesondere Gas/Fernwärme) zu positionieren. Möglichkeiten zur Außenbewirtschaftung von gastronomischen Betrieben sind anzubieten. Flächen für Lade- und Lieferverkehr sowie Grundstückszufahrten sind zu berücksichtigen.

Knotenpunkt Bismarckstraße/Schillerstraße

Zur Entlastung der Bismarckstraße ist der Knotenpunkt Bismarckstraße/Schillerstraße so umzuplanen, dass für den motorisierten Individualverkehr die Umfahrung über die Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße zukünftig attraktiver und leistungsfähiger wird. Hierzu wurde von der Verkehrsplanung bereits eine konkrete Lösung erarbeitet, die als Baustein in die Gesamtplanung aufzunehmen ist. (Anlage 2)
Der Ausbau des Knotenpunktes Bismarckstraße/Schillerstraße gehört zur Baumaßnahme Bismarckstraße/Schillerstraße zwischen Hindenburgstraße und Loewenichstraße (IvP-Nr. 541.132). Es ist geplant, den Ausbau dieses Straßenzugs, der im Flächennutzungsplan als Hauptverkehrsstraße dargestellt ist, als Fördermaßnahme nach dem BayGVFG durchzuführen. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass sich auch dieser Straßenzug aufgrund seines baulich sehr schlechten Zustandes der höchsten Dringlichkeitsstufe für den Ausbaubedarf zugeordnet ist.

Lorlebergplatz
Mit der Neugestaltung des kreisrunden Lorlebergplatzes soll ein Stadtraum von hoher funktioneller und ästhetischer Qualität entstehen. Der Ausbau ist als Kreisverkehrsanlage nach StVO und nach Maßgabe der einschlägigen Richtlinien möglich aber nicht zwingend. Der individuelle Charakter des Platzes kann durch die Wiedererrichtung einer Höhendominante verstärkt werden. Von den beauftragten Planungsbüros sind für die Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes Gestaltungsvorschläge ggf. in Zusammenarbeit mit Künstlern zu erarbeiten. Dabei können insbesondere für die Gestaltung der Mitte des Lorlebergplatzes städtebauliche wie auch künstlerische Lösungen vorgestellt werden, die aus dem Gesamtgestaltungskonzept Bismarckstraße entwickelt wurden bzw. mit diesem korrespondieren.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit diesem Beschluss wird die Verwaltung Plangutachten mit vier Planungsbüros zu dieser Aufgabe vorbereiten. Die Auswahl der Büros erfolgt hinsichtlich Qualifikation, technischer und personeller Ausstattung der Büros, Referenzobjekte etc. Die Beauftragung der Planungsbüros zur Erstellung der Vorentwürfe soll 2013 erfolgen, so dass nach Vorstellung und Jurierung der vier Vorentwürfe noch 2013 ein Planungsbüro mit der Erarbeitung der Entwurfsplanung weiterbeauftragt werden kann. Die Bürgerbeteiligung soll in einer frühen Planungsphase unter Mitwirkung des beauftragten Planungsbüros erfolgen. Für den Haushalt 2013 sind Planungskosten in Höhe von 80.000,00 € für die Erstellung der Vorentwürfe bereit gestellt. Für weitere Planungsleistungen ist im HH 2013 eine VE für 2014 in Höhe von 60.000 € eingestellt. Die Planungskosten sind im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig.

4. Ressourcen
(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	1.500.000,00 €	(ohne Kosten für die Umgestaltung des Knotenpunktes Schillerstraße/ Bismarckstraße)
Planungskosten 2013	80.000,00 €	bei IvP-Nr.: 541S.70
Planungskosten 2014	60.000,00 €	
Für 2014 werden HH-Mittel für die weitere Entwurfs- und Ausführungsplanung erforderlich.		
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen:		Die Umgestaltungsmaßnahme Bismarckstraße/Lorlebergplatz ist grundsätzlich straßenausbaubeitragsfähig. Zur Höhe der Anliegerbeteiligung kann zum derzeitigen Planungsstadium noch keine Aussage getroffen werden.
Weitere Ressourcen	Die Maßnahme ist grundsätzlich im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig. Die finanzielle Ausstattung der entsprechenden Programme für die nächsten Jahre ist jedoch derzeit noch nicht absehbar.	

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☒ sind im HH 2013 in Höhe von 80.000 € vorhanden auf IvP-Nr. 541S.70.
Darüber hinaus ist im HH 2013 eine VE für 2014 in Höhe von 60.000 € eingestellt.
Die Freigabe der VE wird bei Ref. II zu gegebener Zeit beantragt werden.
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:
Anlage 1 - Übersichtslageplan
Anlage 2 - Plan zur Umgestaltung des Knotenpunktes Bismarckstraße/Schillerstraße
Anlage 3 - Flyer Bürgerinformationsabend
Anlage 4 - Niederschrift zum Bürgerinformationsabend am 01.12.2011

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

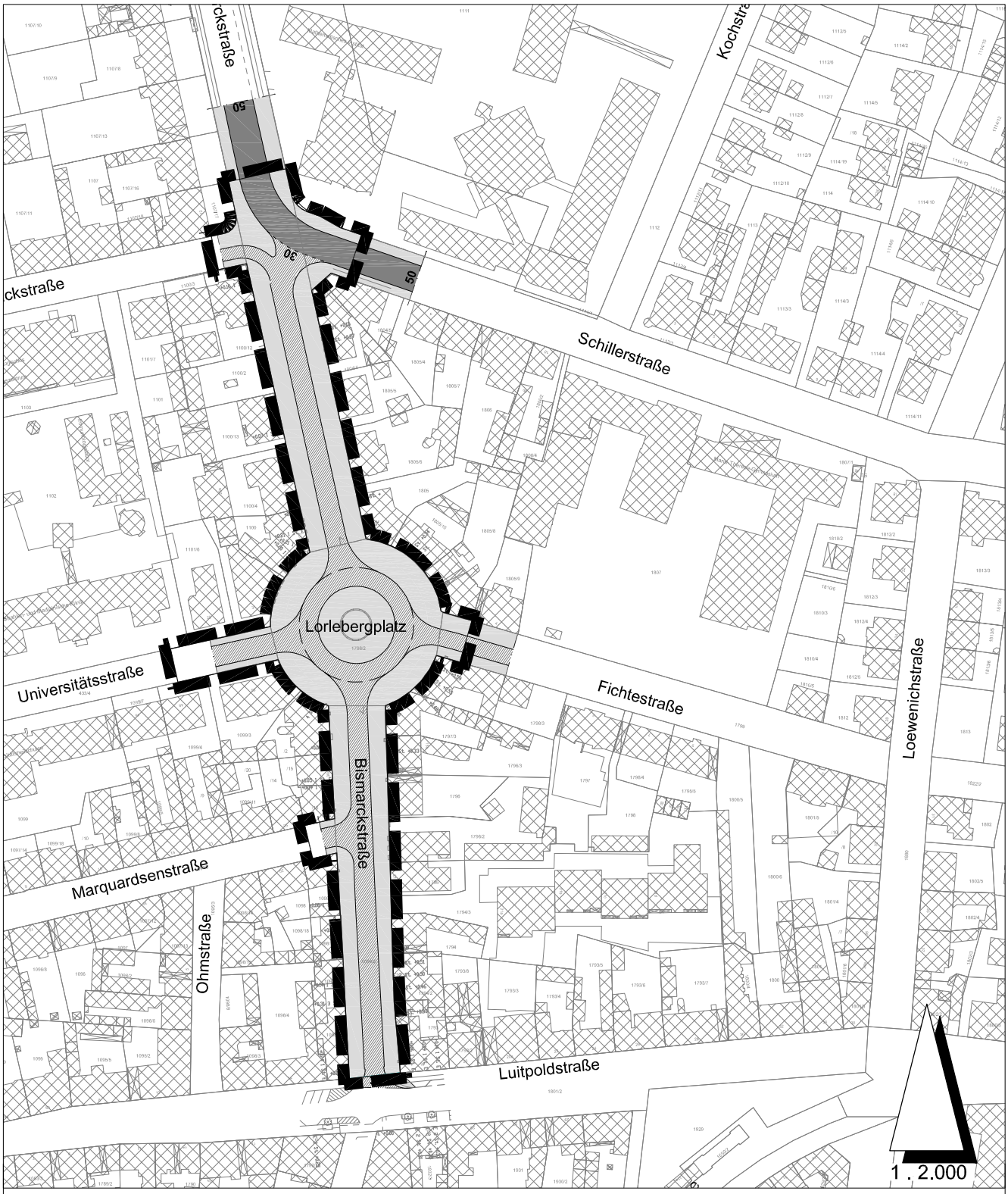
Ö 16

Anlage 1

Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes in Erlangen

Übersichtslageplan

Stadt Erlangen



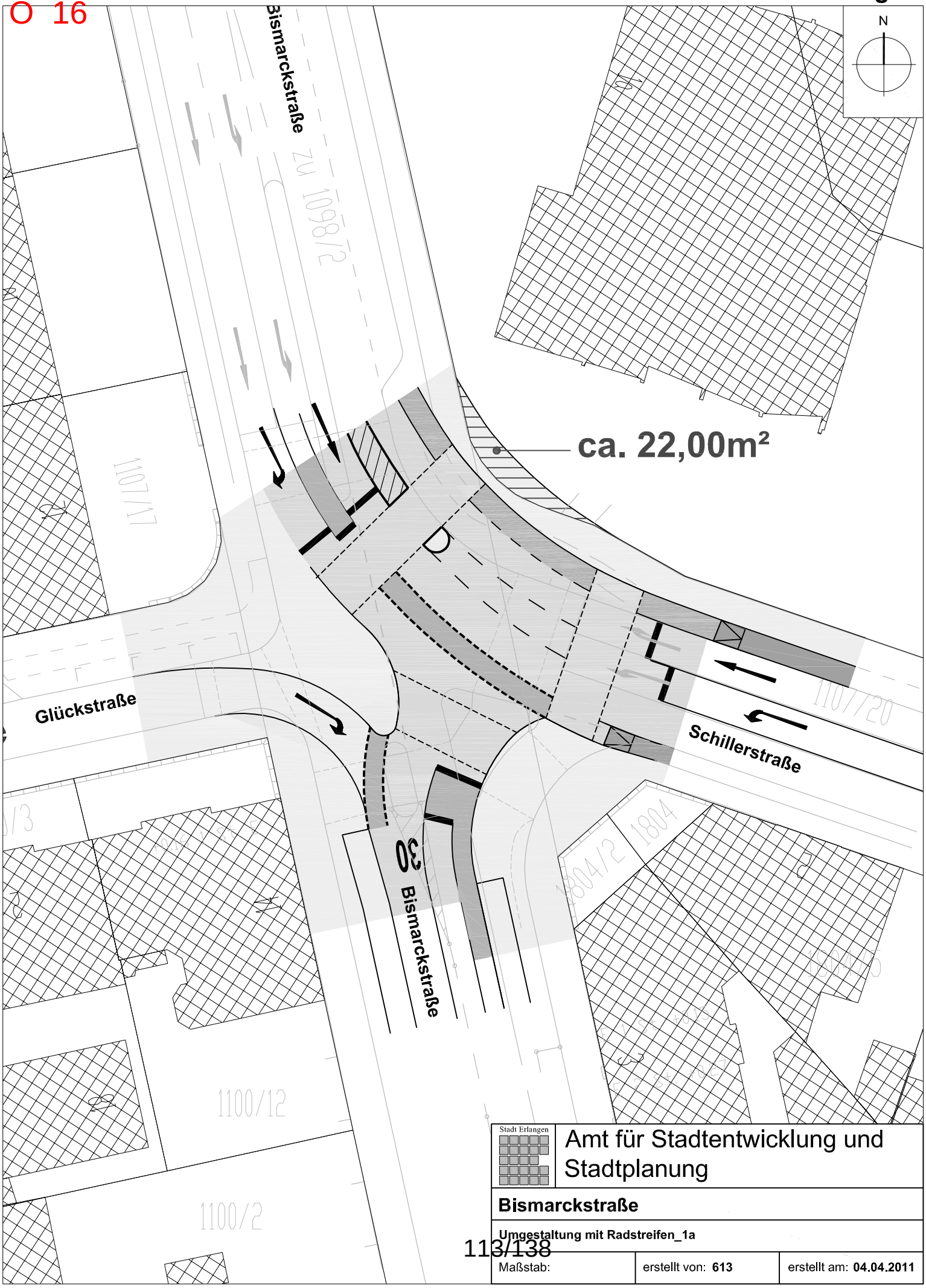
Geltungsbereich

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Juni 2011

Anlage 2



Stadt Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Bismarckstraße

Umgestaltung mit Radstreifen_1a

Maßstab:	erstellt von: **613**	erstellt am: **04.04.2011**

Ö 16

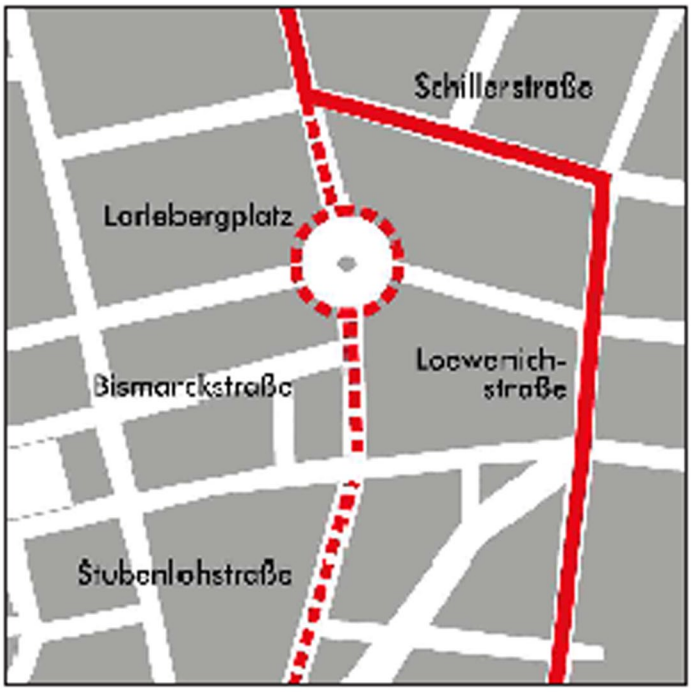
Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes in Erlangen

Flyer zum Bürgerinformationsabend am 01.12.2011

Stadt Erlangen

Entwicklungen in der Stadt

Impulsreferat- und Dialogreihe des Quartiersbüros



Bürgerinformationsabend

Quartier Lorlebergplatz

Aktuelle verkehrs- und stadtplanerische Themen

Herr Baureferent Weber lädt alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung zur Verkehrssituation und den aktuellen stadtplanerischen Themen im Quartier Lorlebergplatz ein.

Donnerstag, 1.12.2011
19.00 - 21.00 Uhr
Gebbertstraße 1, C-Bau

leben findet innen stadt.de

Quartiersbüro Erlangen
innenstadtentwicklung
Altstadt, Neustadt und Bereich Lorlebergplatz

Ö 16

Neugestaltung der Bismarckstraße und des Lorlebergplatzes in Erlangen

Niederschrift vom 14.12.2011 zum Bürgerinformationsabend

Stadt Erlangen

Referat:	VI		
Amt:	61/610.3		

Niederschrift

Bürgerinformationsabend am:	01.12.2011	Beginn:	19:00 Uhr
Ort:	Gebbertstraße 1, EG	Ende:	21:10 Uhr

Thema: Quartier Lorlebergplatz
Aktuelle verkehrs- und stadtplanerische Themen

Anwesende	**Entschuldigt**	**Verteiler**

Herr Weber, Baureferent
Herr Dr. Korda, Amt 61, Abteilungsleiter 613 Verkehrsplanung
Herr Laubensdörfer, Amt 61, Sachgebietsleiter 613.2 Verkehrsanlagen und Verkehrssteuerung
Frau Reißmann, Amt 61, 613
Herr Grosch, Amt 61, 613
Frau Cremer-Zwikla, Amt 61, Sachgebietsleiterin 610.3 Stadterneuerung
Frau Mehlhorn-Decker, Amt 61, 610.3
Frau Berreth, Amt 61, Referendarin
Herr Hanisch, Amt 32, Abteilungsleiter 321 Verkehrswesen und Parkraumbewirtschaftung

Stadträtin Frau Kopper/CSU
Stadträtin Frau Pfister/SPD
Stadtrat Herr Bußmann/Grüne Liste

ca. 70 Anwohner

Die Niederschrift beschränkt sich auf die Wiedergabe der wesentlichen Ergebnisse. Wenn innerhalb von acht Tagen nach Zusendung der Niederschrift keine Einwände erhoben werden, wird Einverständnis unterstellt.

Ergebnis:

1. Baureferent Herr Weber begrüßt die Anwohner und Vertreter der Verwaltung, erläutert die Tagesordnungspunkte des Bürgerinformationsabends und bittet die Anwohner um eine rege Diskussion nach den Vorträgen der Abteilung Verkehrsplanung und des Sachgebietes Stadterneuerung.

2. Herr Dr. Korda, Abteilungsleiter Verkehrsplanung, gibt Informationen zur Verkehrsentwicklung des Quartiers Lorlebergplatz und dessen Umgebung. Ausgehend von den vorliegenden Analyseergebnissen werden geplante Maßnahmen in der Stubenlohstraße (Umdrehung und Rechtsabbiegegebot), die Neugestaltung der Bismarckstraße mit dem Lorlebergplatz, der Ausbau des Kreuzungsbereiches Bismarckstraße/Schillerstraße/Glückstraße und optionale Maßnahmen in der Schillerstraße und in der Loewenichstraße sowie eine Linksabbiegespur an der Kreuzung Luitpoldstraße/Gebbertstraße vorgestellt. (siehe Anlage .ppt-Präsentation)

3. Frau Cremer-Zwikla, Leiterin des Sachgebietes Stadterneuerung, erläutert die Bedeutung, den aktuellen Zustand, den Geltungsbereich und die Ziele zur Neugestaltung der Bismarckstraße und Lorlebergplatz. Der Bürgerinformationsabend am 01.12.2011 stellt zugleich die Auftaktveranstaltung für die Neugestaltung dieses Straßenraumes dar. Die in der folgenden Diskussion mündlich sowie schriftlich auf Moderationskarten formulierten Wünsche, Anregungen und Problemstellungen werden nach Prüfung der Verwaltung in die Aufgabenstellung zur Erstellung des Vorentwurfes eingearbeitet. Als nächster Verfahrensschritt ist nach entsprechendem UVPA-Beschluss die Durchführung eines Plangutachtens mit 4 Planungsbüros zur Erstellung des Vorentwurfes geplant. Die Realisierung der Maßnahme ist ab 2013 vorgesehen. (siehe Anlage .ppt-Präsentation)

4. In der folgenden Diskussion, geleitet durch Baureferent Herrn Weber, wurden seitens der Anwohner folgende Punkte angesprochen. In dieser Niederschrift werden die mündlichen und schriftlichen Äußerungen nicht in der Reihenfolge des Bürgerinformationsabends wiedergegeben, sondern zum besseren Verständnis thematisch den betreffenden Straßenräumen zugeordnet:

Luitpoldstraße:

- Fahrradfreigabe von Netto bis Sportshop gefährdet Fußgänger erheblich! (Moderationskarte)
- keine Freigabe Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung in der Luitpoldstraße (Moderationskarte)
- kein Radweg in der Luitpoldstraße (Moderationskarte)
- Fußweg in der Luitpoldstraße breiter (Notiz Bestandsplan)
- bitte alte Fahrbahnmarkierung auf der Luitpoldstraße entfernen (mündlicher Diskussionsbeitrag)

Lorlebergplatz:

- Der Lorlebergplatz – zu schade als Verkehrsknotenpunkt, Gestaltungsvorschlag mit der Beschränkung der Verkehrsfläche auf den westlichen Teil des Platzes: damit entstehen mehr Zonen, die nicht vom Verkehr belastet und für die Fußgänger nutzbar sind, die Platzmitte und die Fläche vor dem Cafe Lorleberg werden ebenfalls aktiv für Fußgänger nutzbar, die Geschwindigkeit des Autoverkehrs wird verringert, Fahrradabstellanlagen können hier errichtet werden, die Beschränkung auf Anliegerverkehr in der Fichtestraße wird verdeutlicht, Ziel ist, dass der Lorlebergplatz für urbanes Leben zurückerobert wird (skizzierter Gestaltungsvorschlag mit Argumenten vom Verkehrsclub Deutschland, Ortsgruppe Erlangen, Kontakt: andreas.brock@vcd-bayern.de)
- Bäcker- und Schreibwarengeschäft auf den Lorlebergplatz, dann gehen die Schüler “hinten“ raus (Moderationskarte)
- Kunstprojekte des MTG am Lorlebergplatz zulassen (Moderationskarte)
- Hinweis, dass Schüler den Lorlebergplatz queren, um zur Bushaltestelle zu kommen, ohne den Verkehr zu achten (mündlicher Diskussionsbeitrag)
- die weitere Belebung des Lorlebergplatzes wird skeptisch gesehen, da schon jetzt bis nachts 3 oder 4 Uhr vor den Lokalen massenhaft geraucht und diskutiert wird (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis des Referenten, dass die Belebung der Straßenräume schwerpunktmäßig tagsüber erfolgen soll
- bitte keinen Kreisverkehr auf dem Lorlebergplatz (mündlicher Diskussionsbeitrag)

Bismarckstraße

- zuerst „Grün“ + 30 sec. für Linksabbieger, die von Norden kommend aus der Bismarckstraße in die Schillerstraße abbiegen (Notiz Bestandsplan)
- am Kreuzungsbereich Bismarckstraße/Schillerstraße ein Hinweisschild zur Sperrung und Umleitung anbringen (Notiz Bestandsplan)
- großes 30 km/h – Schild am Kreuzungsbereich Bismarckstraße/Schillerstraße bei Einfahrt in die Bismarckstraße aufstellen (Notiz Bestandsplan)

  Hinweis Herr Hanisch, dass zusätzlich ab Frühjahr Tempo 30 auf der Fahrbahn markiert wird
- provisorische Lösungen bis zu Beginn der Baumaßnahmen in der Bismarckstraße werden gewünscht: Tempobrecher, da Tempo 30-Zone nicht wahrgenommen wird, und Anwohnerparken länger ausweisen (mündlicher Diskussionsbeitrag)
- mit der Neugestaltung der Bismarckstraße die Begrünung auf dem Lorlebergplatz bündeln (mündlicher Diskussionsbeitrag)
- Der katastrophal schlechte Zustand der Bismarckstraße wurde seitens der Verwaltung gut dargestellt. Es ist kein sicheres Queren der Straße möglich ist. Mit der Neugestaltung werden Bäume, Außenbestuhlung und Aktionsflächen für Bürger gewünscht. (mündlicher Diskussionsbeitrag)
- die Infoveranstaltung am Anfang der Planung wird begrüßt, aber wann kann eine Aussage zur Höhe der KAG-Beiträge von der Verwaltung getroffen werden? (mündlicher Diskussionsbeitrag)
- wann werden die KAG-Beiträge definiert? z.Z. haben die Hauseigentümer nur geringe Mieteinnahmen und es steht in der Bismarckstraße eine hoher Instandsetzungsaufwand an (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis des Referenten, dass erst die Ziele definiert werden müssen, eine Planung vorliegen muss, um konkrete Zahlen zu nennen und je mehr Wünsche umgesetzt werden, desto kostenintensiver wird die Maßnahme
- bei der geplanten Erneuerung des Fahrbahnuntergrundes sollten zeitgleich auch die Versorgungsleitungen erneuert werden (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis des Referenten, dass nur städtische Versorgungsleitungen verbindlich koordiniert werden können
- bitte das Autorennen in der Bismarckstraße vermindern, kein echter Kreisverkehr am Lorlebergplatz (mündlicher Diskussionsbeitrag)

Schillerstraße/Loewnichstraße

- Tempo 30 in der Schiller-und Loewenichstraße (Moderationskarte)
- Achtung Schüler des MTG überqueren die Schillerstraße, um zum Schreibwaren und zum Bäcker zu gelangen (Moderationskarte)
- bitte Querungshilfe ausbauen, damit die Schüler gefahrlos die Schillerstraße passieren können
- für die Überquerung der Schillerstraße für die Schüler eine Verkehrsinsel schaffen (Notiz Bestandsplan)
- Ampel in der Schillerstraße zugunsten des fließenden Verkehrs mit der Ampel Bismarckstraße koordinieren (Notiz Bestandsplan)
- es gibt zu wenig Parkplätze für die Anwohner der Schiller- und Loewenichstraße, da bis 18 Uhr die Stellplätze durch Studenten/Uni-Mitarbeiter blockiert werden und in den letzten Jahren durch Baumaßnahmen eingeschränkt wurden, Vorschlag: Anwohnerparken ausweisen (mündlicher Diskussionsbeitrag)

- Die Verwaltung wird gebeten, zu prüfen, ob vor dem Haupteingang des Gymnasiums in der Schillerstraße die Einrichtung einer Tempo 30 –Zone verpflichtend ist. Die Stadt Nürnberg praktiziert dies so. (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis Herr Dr. Korda, dass Tempo 30 auf einer kurzen Strecke nicht wahr genommen wird, aber zukünftig die Querungshilfe verbessert und somit auch das Sicherheitsempfinden der Schüler gestärkt

  Hinweis, Herr Hanisch, dass Tempo 30 vor Schulen keine Pflichtaufgabe ist

- um bei der Straßenquerung Schillerstraße die Gefahren für Schüler und Studenten zu mindern, wird hier eine Fußgängerunterführung vorgeschlagen (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis Herr Dr. Korda, dass Fußgängerunterführungen deutlich teuerer, aber nicht sicherer als eine Querung mit Lichtsignalanlage sind und an anderen Standorten bereits zurückgebaut werden

Fichtestraße

- Hinweis, dass vor Unterrichtsbeginn ein Autostau in der Fichtestraße existiert

Zollhausplatz

- Auch der Zollhausplatz könnte ein schöner Platz sein… (Moderationskarte)
- Freigabe der Behördenparkplätze (hier am Museumswinkel) für Anwohner außerhalb der Büroöffnungszeiten (Wochenende, nachts) (Moderationskarte)

Stubenlohstraße

- Mehr Grün – auch Gebäudebegrünung in der Stubenlohstraße, keine Kübel! Büsche. (Moderationskarte)
- Anlieferung Netto: LKW liefert morgens immer ca. 6 Uhr. Das könnte man doch so lassen, evtl. sogar die Parkbucht abmarkieren. Wäre doch besser als über die Feldstraße. (Moderationskarte)
- Anlieferungen in der Stubenlohstraße sollten weiterhin möglich sein. Wie ist es möglich, die Anzahl der Liefer-LKWs zu reduzieren? (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis Herr Hanisch, dass der Netto-Markt demnächst mit kleineren Anlieferungsfahrzeugen bedient wird

- Bitte eine mögliche Vorfahrtsregelung von der Stubenlohstraße in die Luitpoldstraße überdenken (mündlicher Diskussionsbeitrag)

  Hinweis Herr Hanisch, dass Stubenlohstraße verkehrsberuhigt bleibt

Feldstraße

- die Feldstraße ist so trostlos, die Anwohner wünschen sich ein Begrünung an den Fassaden und Sträucher, keine Blumenkübel (mündlicher Diskussionsbeitrag)

gesamtes Lorlebergviertel:

- darauf achten, dass die Anwohnerparkplätze nicht reduziert werden (Moderationskarte)
- Kundenparkplätze für Geschäfte/Kurzparkplätze mit Parkscheibe (Moderationskarte)
- Belieferung und Beladung durch LKW für Geschäfte ermöglichen (Moderationskarte)
- Hinweis eines Anwohners, dass es bei jeder Neugestaltung Gewinner und Verlierer, in diesem Fall die Anwohner der Loewenichstraße als Verlierer, gibt (mündlicher Diskussionsbeitrag)

- es wird begrüßt, dass die Innenstadt vom Verkehr entlastet werden soll (mündlicher Diskussionsbeitrag)
- Hinweis, dass es z.Z. häufig Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auf den ausgewiesenen Radwegen gibt, Radfahrer sollten besser auf die Fahrbahn (mündlicher Diskussionsbeitrag)

14.12.2011 gez. Mehlhorn-Decker

Ö 17

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung	**611/203/2013**

Gemeinde Heßdorf: 6. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans, Beteiligung gemäß §4 Abs. 1 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Stellungnahme der Stadt Erlangen:

„Die Stadt Erlangen erhebt keine Einwendungen gegen die 6. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Heßdorf in acht Teilbereichen."

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Städtebauliche, verkehrliche und einzelhandelsrelevante Auswirkungen auf die Stadt Erlangen sollen vermieden werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Es soll eine Stellungnahme zum Vorentwurf der 6. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans (FNP) der Gemeinde Heßdorf abgegeben werden.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

3.1 Verfahren
Die Gemeinde Heßdorf hat mit Schreiben des beauftragten Planungsbüros um eine Stellungnahme zur geplanten 6. Änderung des FNP bis zum 24.05.2013 gebeten. Aufgrund des Sitzungstermins des UVPA wurde die Gemeinde Heßdorf um Fristverlängerung gebeten, diese wurde bis 15.06.2013 gewährt.

3.2 Ziel und Zweck der Planung
Mit der Änderung in acht Teilbereichen werden verschiedene Ziele verfolgt. In den Änderungsbereichen 1, 3, 4, 7 und 8 sollen jeweils ein oder mehrere Bauplätze geschaffen werden. Im Änderungsbereich 2 wird ein Spielplatz am neuen Ortsrand südlich des geplanten Gewerbegebiets (vgl. 5. Änderung FNP, UVPA vom 12.03.2013 – Vorlage Nr. 611/192/2013) dargestellt. Der Änderungsbereich 5 soll neben der Erweiterung eines Baugeschäfts eine Neugestaltung des südlichen Ortsrands von Hesselberg nach Auslaufen der landwirtschaftlichen Nutzung ermöglichen. Für das genannte Baugeschäft werden auch im Änderungsbereich 6 Lagerflächen als Sonderbaufläche dargestellt. Diese Flächen im Außenbereich werden laut Begründung nur vorübergehend benötigt.

Die Änderungsbereiche 3 und 8 übernehmen die bereits erfolgte bzw. im Verfahren befindliche verbindliche Bauleitplanung in den FNP.

3.3 Lage, Größe und Erschließung der Vorhaben
Die Änderung des FNP erfolgt in acht Teilbereichen in den Heßdorfer Ortsteilen Untermembach, Heßdorf, Hannberg, Hesselberg und Röhrach (siehe Anlage 1). Es werden jeweils bisher als Flächen für die Landwirtschaft dargestellte Bereiche in Bauflächen bzw. eine öffentliche Grünfläche umgewandelt.

Die Größe der Vorhaben ergibt sich aus folgender Tabelle:

Bereich Nr.	**Ortsteil**	**Geplante Darstellung**	**Fläche in m²**
1	Untermembach	Allgemeines Wohngebiet (WA)	1.800
2	Heßdorf	Öffentliche Grünfläche	7.900
3	Hannberg	WA	1.600
4	Heßdorf	WA	2.830
5	Hesselberg	Dorfgebiet (MD)	15.500
6	Außenbereich bei Hesselberg	Sondergebiet Lagerplatz	7.300
7	Röhrach	Gemischte Baufläche (M)	1.850
8	Röhrach	M	600

Die Erschließung erfolgt jeweils über bestehende Wege bzw. benachbarte Baugrundstücke.

3.4 Stellungnahme der Verwaltung
Die Gemeinde Heßdorf ist im Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken (RP 7) als Kleinzentrum ausgewiesen. Die Siedlungstätigkeit soll sich laut Ziel B II 1.2 des RP 7 in der Regel im Rahmen einer organischen Entwicklung vollziehen.

Die Änderungsbereiche sind überwiegend kleinteilig und durch ihre Lage am bestehenden Ortsrand gekennzeichnet. Sie folgen keinem planerischen Gesamtkonzept, sondern sind Ausdruck privater Bauinteressen.

Als potenziell problematisch erscheinen die Änderungsbereiche 4 (Lage im Regionalen Grünzug) und 6 (Lage ohne Siedlungsanschluss). Allerdings werden damit keine von der Stadt Erlangen zu vertretenden Belange berührt.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe sind in den dargestellten Bauflächen und –gebieten nicht zulässig. Auswirkungen verkehrlicher Art auf Erlanger Stadtgebiet sind von den Änderungsbereichen nicht zu erwarten.

Es wird daher empfohlen, keine Einwendungen gegen die 6. Änderung des FNP der Gemeinde Heßdorf geltend zu machen.

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

Anlagen:
Anlage 1: Übersichtsplan
Anlage 2: Änderungsbereiche

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 17

Anlage 1

6. Änderung FNP/LP Heßdorf

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

611.3 / Baudler / Rüttinger | Erlangen, den 07.05.2013

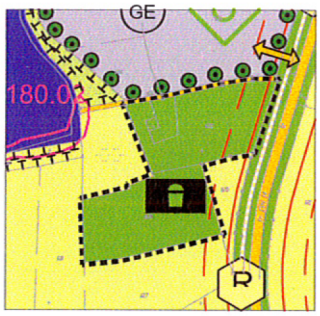
N

Ö 17

6. Änderung FNP/LP Heßdorf

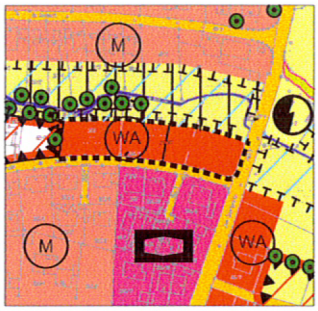
1. Untermembach

2. Heßdorf

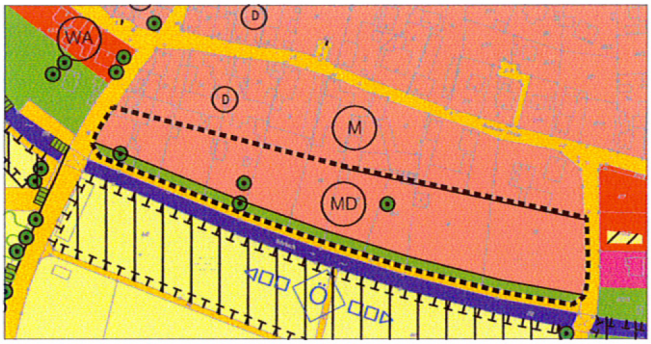


3. Hannberg Ost

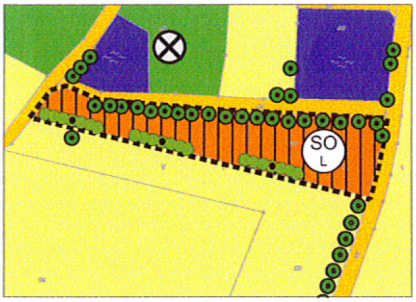
4. Heßdorf



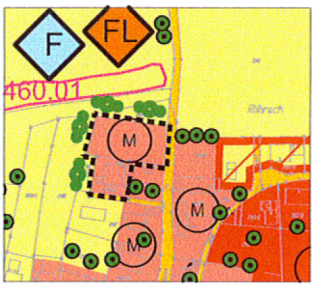
5. Hesselberg



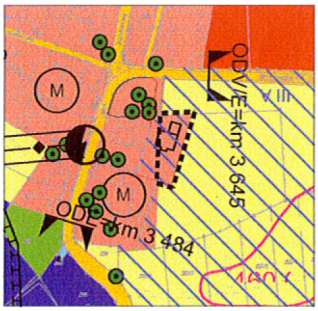
6. Außenbereich bei Hesselberg



7. Röhrach



8. Röhrach



Zeichenerklärung:

WA	Allgemeines Wohngebiet
M	Gemischte Baufläche
MD	Dorfgebiet
SO	Sondergebiet - Lagerfläche
	Grünfläche Spielplatz

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

611.3 / Baudler / Rüttinger | Erlangen, den 07.05.2013

N

1 : 5 000

Ö 18

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung	**611/204/2013**

Stadt Fürth: Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan zur Herausnahme der "Trassenführung in Prüfung" für die Westumgehung; Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Stellungnahme der Stadt Erlangen:

„Die Stadt Erlangen macht keine Einwände gegen die Herausnahme der Westumgehung aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Fürth geltend.

Es wird jedoch angeregt, darüber hinaus den Anschluss an die BAB A 73 bei der Königsmühle über die Talquerung Hüttendorf ebenfalls aus dem Flächennutzungsplan herauszunehmen. Eine Teilverwirklichung nur des Hüttendorfer Damms kommt gemäß Schreiben des Staatlichen Bauamts Nürnberg an die Stadt Fürth vom 18.03.2013 nicht in Frage.

Da die Talquerung weiter im Regionalplan als Ziel enthalten ist, kann von der Möglichkeit nach § 5 Abs. 1 Satz 2 BauGB Gebrauch gemacht werden, den Streckenabschnitt – analog zur Darstellung im Erlanger Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 – als Fläche ohne derzeitige Nutzungsbestimmung darzustellen. Die Entscheidung über den Streckenabschnitt könnte zu einem späteren Zeitpunkt – unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung und der Realisierungschancen einer Westumgehung – getroffen werden.“

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Städtebauliche und verkehrliche Auswirkungen auf die Stadt Erlangen sollen vermieden werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Es soll eine Stellungnahme zur Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Fürth abgegeben werden.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

3.1 Flächennutzungsplan der Stadt Fürth
Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Fürth (FNP Fürth) stellt ab der Herzogenauracher Straße (St. 2263) eine von der BAB A 73 (von der Königsmühle über den „Hüttendorfer Damm“ kommende) „Westumgehung“ dar, die nördlich von Burgfarrnbach an die B 8 ange-

bunden werden soll. Da die Umgehungsstraße hinsichtlich der Linienführung und der Realisierung noch ungewiss ist, wurde sie im FNP Fürth als „Trassenführung in Prüfung“ dargestellt.

Die Stadt Erlangen hat im Beteiligungsverfahren zum FNP Fürth dem dargestellten Anschluss der Westumgehung an die BAB A 73 (= Hüttendorfer Damm) bei der Königsmühle nicht zugestimmt (vgl. einstimmige Beschlüsse des UVPA vom 06.07.2004 und 31.05.2005). Im Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 (FNP 2003) der Stadt Erlangen ist die Hüttendorfer Talquerung als „Fläche ohne derzeitige Nutzungsbestimmung“ dargestellt. Es wurde angeregt, dass die Stadt Fürth diese Darstellung auf ihrem Stadtgebiet übernimmt. Eine Entscheidung über diesen Streckenabschnitt ist im Zusammenhang mit den regionalen Verkehrsbeziehungen zu sehen und sollte nach Durchführung eines Raumordnungsverfahrens getroffen werden.

Dieser Anregung wurde in der Abwägung vom Fürther Stadtrat nicht gefolgt.

3.2 Verkehrsuntersuchung des Staatlichen Bauamts
Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat in den vergangenen Jahren eine Untersuchung verschiedener Straßennetzergänzungen im Raum Erlangen / Fürth / Herzogenaurach beauftragt. Die Ergebnisse wurden am 02.04.2012 von Staatsminister Herrmann im Staatlichen Bauamt Erlangen vorgestellt. Demgemäß weist der sogenannte „Planfall F“ mit der Ortsumgehung (OU) Eltersdorf, der OU Niederndorf – Neuses und dem Hüttendorfer Damm, verlängert bis zur B 8 über die Hafenstraße (= Westumgehung Fürth), insgesamt die positivsten Effekte auf.

Die Projekte OU Niederndorf – Neuses (Dringlichkeit 1), OU Eltersdorf und der Neubau Königsmühle – Hafen Fürth / B8 (beide Dringlichkeit 1 - Reserve) sind im aktuell geltenden 7. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten. Die OU Eltersdorf und Niederndorf-Neuses werden derzeit durch die Stadt Erlangen bzw. Herzogenaurach in kommunaler Sonderbaulast realisiert.

Aufgrund der Einstufung des Neubaus zwischen Königsmühle – Hafen Fürth in den Reservebedarf hat das Staatliche Bauamt Nürnberg derzeit keinen Planungsauftrag für das Vorhaben. Die Stadt Fürth könnte hier ebenfalls in Form einer kommunalen Sonderbaulast in Vorleistung gehen.

Bei einer Bürgerversammlung im Fürther Stadtteil Vach wurden die Ergebnisse der Untersuchung kontrovers diskutiert, der Fürther Stadtrat hat sich in seiner Sitzung am 25.07.12 mit dem Thema befasst. Der Fürther Stadtrat hat dabei einstimmig beschlossen, dass die Westumgehung von Fürth mit Anbindung an die B8 in allen Varianten abgelehnt wird.

3.3 Aktuelles Änderungsverfahren
Daraufhin wurde das aktuelle Änderungsverfahren zur Herausnahme der „Trassenführung in Prüfung“ für die Westumgehung eingeleitet. Der Anschluss der Westumgehung an die BAB A 73 („Hüttendorfer Damm“) ist jedoch nicht Bestandteil dieser Änderung und weiterhin im FNP Fürth als Planung für das Übergeordnete Straßennetz enthalten.

Mit Schreiben vom 29.04.2013 wurde die Stadt Erlangen um Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 1 BauGB bis zum 31.05.2013 gebeten. Die Verwaltung hat mit Schreiben vom 06.05.2013 um Fristverlängerung für die Abgabe ihrer Stellungnahme gebeten, damit eine Behandlung im UVPA ermöglicht wird.

3.4 Stellungnahme der Verwaltung
Die Westumgehung verbindet auf Fürther Gebiet den Bereich nördlich Burgfarrnbach / B 8 mit der St. 2263. Von der „Trassenführung in Prüfung“, die nun aus dem FNP Fürth herausgenommen werden soll, sind zunächst keine positiven oder negativen Auswirkungen auf Erlanger Stadtgebiet zu erwarten. Gegen die Änderung des FNP Fürth bestehen insoweit keine Bedenken.

Der Anschluss der Westumgehung an die BAB A 73 bei der Königsmühle wird aber wegen der

damit verbundenen Eingriffe und Belastungen von der Stadt Erlangen weiterhin abgelehnt. Die aktuelle Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der Hüttendorfer Damm und die Westumgehung Fürth gemeinsam zwar großräumig zu einer Minderung der Verkehrsbeteiligungsdauer sowie der Fahrleistung führen. Für das Erlanger Stadtgebiet im Umfeld von Eltersdorf führen sie aber zu einer geringeren Entlastung der bestehenden St. 2242 und der Ortsdurchfahrten als die alleinige Realisierung der OU Eltersdorf und Niederndorf – Neuses. (vgl. UVPA Vorlage 613/117/2012 vom 18.09.2012.) Die Verwirklichung des Hüttendorfer Damms liegt damit auch nach dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung nicht im Erlanger Interesse.

Für die Westumgehung würde gemäß der Einstufung in den 7. Ausbauplan für Staatsstraßen, falls sich kein anderer Baulastträger – kommunale Sonderbaulast durch die Stadt Fürth – findet, frühestens ab 2020 mit der Planung begonnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Westumgehung gegen den Willen der Stadt Fürth realisiert wird.

Gemäß der Präsentation des Staatlichen Bauamts Nürnberg vom 22.08.2012 würde eine isoliert verwirklichte Hüttendorfer Talquerung zu mehr Verkehr auf den Kreisstraßen im Landkreis Fürth und zu keiner bzw. einer wesentlich geringeren Entlastung in der Stadt Fürth führen. Sie wird auch vom Landkreis Fürth entschieden abgelehnt. Das Staatliche Bauamt hat laut dem Begleitschreiben der Stadt Fürth zur Änderung des FNP zwischenzeitlich deutlich gemacht, dass eine Teilverwirklichung nur des Hüttendorfer Damms für den Freistaat Bayern nicht in Betracht kommt.

Die Realisierung des Hüttendorfer Damms ist nur gemeinsam mit der Westumgehung möglich. Konsequenterweise sollte daher auch die Darstellung der Talquerung aus dem FNP Fürth heraus genommen werden.

Die Hüttendorfer Talquerung ist zwar weiter im Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken enthalten, es besteht jedoch die Möglichkeit, die Trasse aus dem FNP auszunehmen, so dass den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht widersprochen wird. Diese Lösung gemäß § 5 Abs. 1 Satz 2 BauGB kommt dann in Betracht, wenn über die künftige Nutzung einzelner Flächen erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden soll. Sie wurde für den Erlanger FNP 2003 gewählt.

Im Beteiligungsverfahren soll daher angeregt werden, dass auch der Teilabschnitt des Hüttendorfer Damms aus dem FNP Fürth herausgenommen wird.

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

Anlagen:
Anlage 1: Änderung des FNP Fürth
Anlage 2: Übersichtsplan

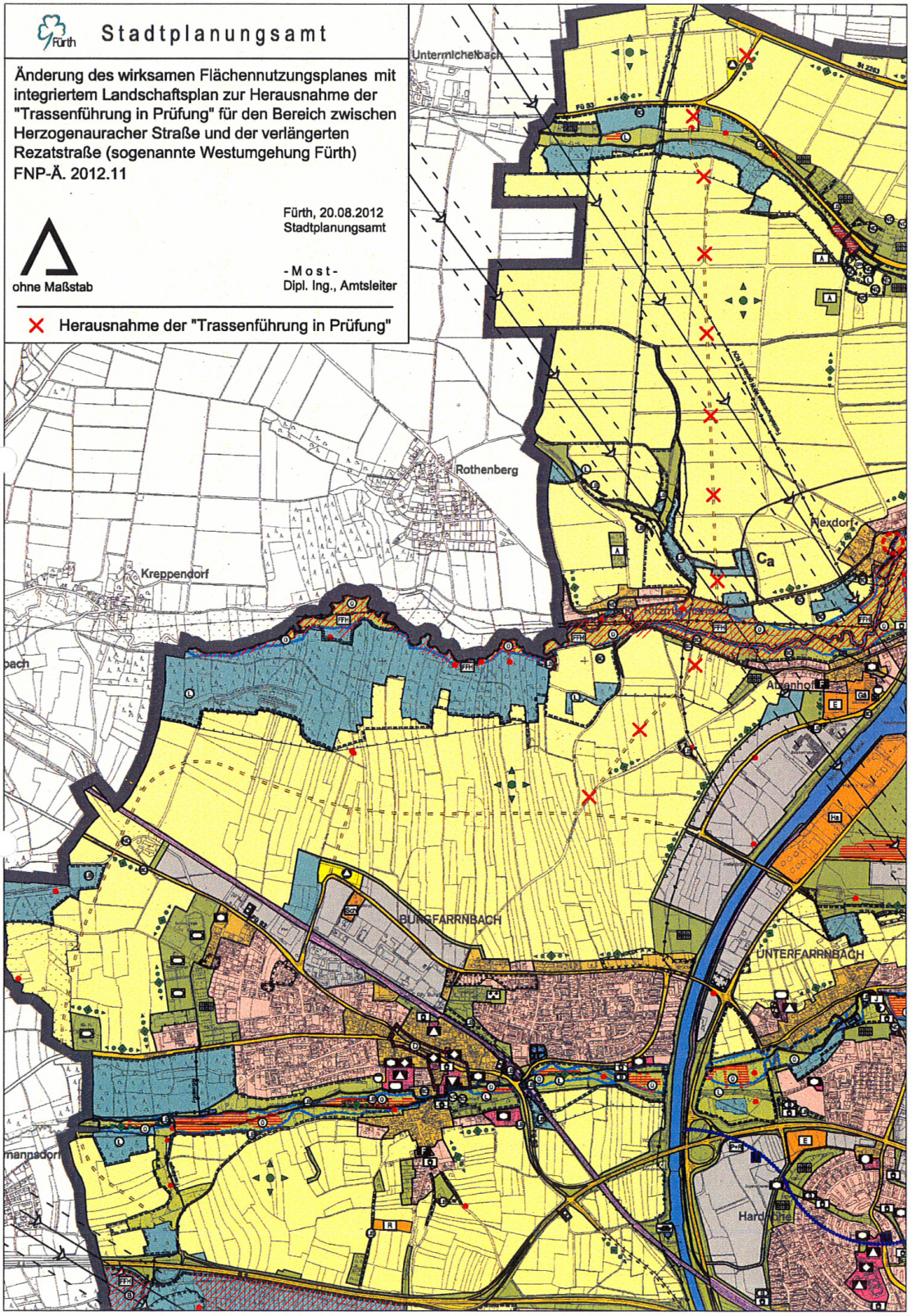
III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 18.

Änderung Flächennutzungsplan Fürth

- Westumgehung Fürth



Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

N

611.3 / Baudler / Rüttinger | Erlangen, den 07.05.2013

Ö 18

Übersichtsplan

Anlage 2

Karte: Staatliches Bauamt Nürnberg

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

611.3 / Baudler/ Molea | Erlangen, 18.03.2013

N

Ö 20

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amf f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/140/2013**

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen - Zusammensetzung und Aufgaben des Forums Verkehrsentwicklungsplan

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.06.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Gst, 13, 31, II/WA, 50, 51,

I. Antrag

1. Für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen (inkl. StUB) wird ein „Forum Verkehrsentwicklungsplan“ eingerichtet.
2. Der Geschäftsordnung für das „Forum Verkehrsentwicklungsplan“ gem. Anlage 1 wird zugestimmt

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Vorlage 613/128/2013 vom 12.03.2013 (s. Anlage 2) wurde über den aktuellen Sachstand sowie die weitere Vorgehensweise beim Meilensteinplan berichtet. Mit der vorliegenden Vorlage soll das konkrete Konzept zur Organisation des Planungs- und Beteiligungsprozesses für den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) einschließlich des Projekts StUB vorgestellt sowie die Zusammensetzung des Forums Verkehrsentwicklungsplan beschlossen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

<u>Beteiligungskonzept für VEP (inkl. StUB)</u>

Projekte wie die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen betreffen die Gesamtstadt und erfordern eine mehrjährige, erweiterte Beteiligung der Öffentlichkeit. Hierfür ist die Einrichtung eines **Forums Verkehrsentwicklungsplan** zweckmäßig.[1]

Das Forum dient der öffentlichen Information, Diskussion und Beratung. Es begleitet **beratend** die Erarbeitung des VEP (inkl. StUB) und spricht Empfehlungen für die relevanten Dienststellen bzw. die Entscheidungsfindung in den politischen Gremien aus.

Die Zusammensetzung des Forums soll einen Querschnitt der Gesellschaft darstellen. Nach den Empfehlungen und Erfahrungen aus anderen Städten sollte das Forum nicht mehr als 30 Personen umfassen.

Aus den zahlreichen Interessensverbänden, Vereinen, Initiativen und großen Arbeitgebern in Er-

[1] Anm.: Der Name „Forum“ soll anstelle des ursprünglich vorgesehenen Namen „Projektbeirat“ verwendet werden, um Verwechslungen mit anderen Erlanger Beiräten (z.B. Baukunstbeirat), deren Funktion und Organisationsstrukur zu vermeiden.

langen schlägt die Verwaltung eine Auswahl vor. Hierbei sollte ein Gleichgewicht zwischen Umwelt- und Verkehrsinitiativen, Arbeitgeber-/ Arbeitnehmervertretern sowie Vertretern von Gruppen mit gesellschaftlichen Interessen erreicht werden. Ein Vertreter der Regierung von Mittelfranken als Vertreter des Zuschussgebers sowie ein Vertreter des Zweckverbandes Großraum Nürnberg als Vertreter des ÖPNV für die Metropolregion sind als Gäste ebenfalls vorgesehen.

Das Forum VEP hat eine beratende und infomierende Funktion gegenüber den politischen Gremien; Vertreter der politischen Fraktionen haben daher Gaststatus. Die Sitzungen sind öffentlich.

Jede Gruppe bzw. jeder Verband wird durch **eine/n** Delegierte/n vertreten. Im Fall der Verhinderung soll ein/e Ersatzdelegierte/r benannt werden. Änderungen der nachfolgend genannten ständigen Mitglieder sind durch den Stadtrat zu beschließen.

Fachliche Interessensgruppen	**Arbeitgeber-/ nehmervertreter**	**Vertreter der gesellschaftlichen Gruppierungen**	***Gäste***
ADAC	Friedrich-Alexander-Universität (FAU)	Seniorenbeirat	Verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen
ADFC	Uni-Klinik	Hausfrauenbund	Regierung v. Mittelfranken
Bündnis Verkehr	Siemens	Ausländerbeirat	ZVGN/VGN
Bund Naturschutz	IHK	Sozialbeirat	ESTW
	Handwerkskammer	Studierendenvertretung	Gleichstellungsstelle
	DGB	Jugendparlament	
	Personalrat von:	Stadtjugendring	
	- FAU	1 Vertreter f. alle Schulen	
	- Uni-Klinik	1 Vertreter für alle Elternbeiräte	
	- Siemens	Verband für Blinde und Sehbehinderte	
		Zentrum für Selbstbestimmtes Leben	

Das Forum Verkehrsentwicklungsplan tagt öffentlich, Bürgerinnen und Bürger sowie Pressevertreter werden hierzu rechtzeitig eingeladen. Die vorgesehene Geschäftsordnung ist in Anlage 1 dargestellt.

Die Sitzungen werden von einem externen Moderator geleitet. Aus Sicht der Verwaltung sollte dies eine Persönlichkeit sein, die sowohl von der Politik als auch von der Bevölkerung akzeptiert wird. Es wird vorgeschlagen, in Frage kommende Personen hierfür direkt zu kontaktieren und dann in Abstimmung mit den politischen Gremien kurzfristig eine Entscheidung zu treffen.

Zusätzlich werden für die kontinuierliche Abstimmung auf Expertenebene für den VEP (incl. StUB) Arbeitskreise bzw. Arbeitsgruppen gebildet.

Die Projektleitung für die Durchführung der Planungsprozesse im Rahmen des Meilensteinplanes übernimmt das Ref. VI / Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung.

<u>Strategie zur weiteren Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit (Bürgerschaftl. Beteiligungsverfahren)</u>

Für die Einbindung der breiten Öffentlichkeit und deren Akzeptanz für die Verkehrsprojekte ist eine gezielte Kommunikation notwendig. Dazu zählen Informationen über die planerischen Grundlagen, Aufklärung über Zusammenhänge, Beteiligung an der Diskussion, Information über die Kosten, Motivation zu verändertem Verhalten und Unterstützung bei neuen Verhaltensweisen.

Eine wichtige Rolle spielen dabei auch zunehmend elektronische Medien wie das Internet. Es ist vorgesehen, Protokolle der Sitzungen dort zeitnah zu veröffentlichen. Im Rahmen der Bearbeitung des Meilenstein D) „ÖPNV-Konzept“ wird der Gutachter voraussichtlich bis August 2013 beauftragt, eine Strategie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für den Verkehrsentwicklungsplan (inkl. StUB) zu entwickeln. Dabei sollen die unterschiedlichen digitalen Medien und deren Betreuungsaufwand, aber auch die Möglichkeiten der Nutzung der lokalen Medien sowie die Durchführung von Bürgerversammlungen oder Ortsbegehungen berücksichtigt werden.

Die Umsetzung dieser Strategie und die Verteilung der Aufgaben auf Verwaltung bzw. externe Experten sollen dann Anfang 2014 im Projektbeirat diskutiert und vom UVPA beschlossen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wenn die Zusammensetzung des Forums VEP durch die politischen Gremien beschlossen ist, werden die vorgesehenen Mitglieder informiert und um verbindliche Benennung der Delegierten gebeten.

Die erste Sitzung des Forums VEP ist im Oktober 2013 vorgesehen.

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

Anlagen:
Anlage 1: Geschäftsordnung Forum Verkehrsentwicklungsplan (Entwurf)
Anlage 2: Vorlage 613/128/2013

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Geschäftsordnung
für das Forum Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

- ENTWURF -

1. Das Forum dient der öffentlichen Information, Diskussion und Beratung sowie der direkten Beteiligung von Interessensverbänden, Vereinen und sonstigen Betroffenen. Es begleitet **beratend** die Planungen zum Verkehrsentwicklungsplan (inkl. StUB) und spricht Empfehlungen für die relevanten Dienststellen und die Entscheidungsfindung in den politischen Gremien aus.

2. Die Sitzungen des Forums finden nach Entwicklungsfortschritt (ca. 4 mal pro Jahr) statt. Die Einladung erfolgt schriftlich gegenüber den Mitgliedern.

3. Mitglieder des Forums sind:

Fachliche Interessensgruppen	**Arbeitgeber-/ nehmervertreter**	**Vertreter der gesellschaftliche Gruppierungen**	***Gäste***
ADAC	Friedrich-Alexander-Universität (FAU)	Seniorenbeirat	Verkehrspolitische Sprecher der Fraktionen
ADFC	Uni-Klinik	Hausfrauenbund	Regierung v. Mittelfranken
Bündnis Verkehr	Siemens	Ausländerbeirat	ZVGN / VGN
Bund Naturschutz	IHK	Sozialbeirat	ESTW
	Handwerkskammer	Studierendenvertretung	Gleichstellungsstelle
	DGB	Jugendparlament	
	Personalrat von:	Stadtjugendring	
	- FAU	1 Vertreter f. alle Schulen	
	- Uni-Klinik	1 Vertreter für alle Elternbeiräte	
	- Siemens	Verband für Blinde und Sehbehinderte	
		Zentrum für Selbstbestimmtes Leben	

4. Jedes Mitglied wird durch eine/n Delegierten vertreten. Im Fall der Verhinderung soll ein/e Ersatzdelegierter benannt werden. Änderungen der Mitglieder sind durch die zuständigen politischen Gremien zu beschließen.
   Vertreter der politischen Fraktionen haben Gaststatus. Bei Bedarf können weitere Gäste eingeladen werden.

5. Die Sitzungen des Forums sind öffentlich.

6. Die Sitzungen des Forums werden von einem externen Moderator geleitet.

7. Die Geschäftsführung des Forums obliegt dem Ref. VI / Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung.

8. Über jede Sitzung wird eine Niederschrift angefertigt. Sie enthält eine Aufstellung der anwesenden Mitglieder, die beratenen Tagesordnungspunkte sowie die gefassten Empfehlungen.

9. Zur Gewährleistung einer optimalen Information und Entscheidung über die weitere Vorgehensweise ist vorgesehen, zeitnah nach jeder Sitzung des Forums in den politischen Gremien zu berichten bzw. dort Entscheidungen herbeizuführen.

Ö 20

Anlage 2

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/128/2013**

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen - Aktueller Sachstand und weitere Vorgehensweise

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.03.2013	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Ausschuss nimmt den Bericht über den aktuellen Sachstand des Meilensteinplans sowie die weitere Vorgehensweise zur Kenntnis.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 12.07.2011 wurde in der Sitzung des UVPA die Fortschreibung des „Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen (VEP)“ (integriertes Gesamtverkehrskonzept) vorgelegt und dessen Umsetzung als sogenannter „Meilensteinplan“ einstimmig beschlossen. (Anlage 1).

Die Verwaltung möchte hiermit über den aktuellen Stand und das weitere Vorgehen informieren:

Die Meilensteine A) „StUB – Schienennetz“ und B) „StUB – regional optimiertes Busnetz“ haben sich gegenüber dem Planungsstand 2011 zwar um ein Jahr verzögert, konnten aber zwischenzeitlich mit der Fertigstellung der Standardisierten Bewertung StUB und dem sog. RoBus-Konzept abgeschlossen werden.

Der Meilenstein C) „Teilnetz DIVAN – Optimiertes Verkehrsmodell für Erlangen und Umgebung“ wurde im Juli 2012 an die PTV AG vergeben. Die Modellierung des Analysemodells mit dem Bezugsjahr 2010/2011 ist weitgehend fertig gestellt, derzeit erfolgen die Feinkalibrierungen in Abgleich mit den Verkehrserhebungen der Stadt Erlangen, der ESTW sowie den Befragungsergebnissen von Bewohnern und Arbeitnehmern in Erlangen.

Da im Rahmen des „klassischen“ Verkehrsentwicklungsplanes langfristige Konzepte mit einem Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren untersucht werden, wurde im Meilenstein C) auch der Prognosebezugsfall beauftragt. Dieser dient als Vergleichsgrundlage für die in Planfällen zusammengefassten Maßnahmen und berücksichtigt strukturelle, verkehrliche und verhaltensspezifische Veränderungen sowie die indisponiblen Verkehrsprojekte im Prognosejahr. In diesem Zusammenhang wird auf die Vorlage 613/124/2012 verwiesen.

Derzeit läuft die Ausschreibung für den Meilenstein D) „ÖPNV-Konzept“. Dieser beinhaltet u.a. eine Bestandsanalyse des Erlanger Stadt- und Regionalbusnetzes, die Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes für eine breite öffentliche Beteiligung sowie die Ausarbeitung und detaillierte verkehrliche/finanzielle Bewertung von mind. 3 Planfällen. Für jeden Planfall sind die einzelnen Maßnahmen in ein Stufenkonzept zu übertragen (kurz- und mittelfristige Maßnahmen für NVP 2015-2020, langfristige Maßnahmen für VEP 2030). Für eine detailliertere Darstellung der Inhalte sei auf die Anlage 2 verwiesen.

Grundlage dieser Untersuchungen ist das mit VISUM/VISEM erstellte Verkehrsmodell der Stadt Erlangen (Meilenstein C)). Für die kurz- / mittelfristigen Lösungskonzepte dient die Modellierung

des Analysenetzes mit dem Bezugsjahr 2010/2011 (inkl. separater Darstellung der Spitzenstunden), für das umfassende kleinräumige Struktur- und Verkehrsdaten vorliegen. Der Ausbau des S-Bahnnetzes sowie des Adenauerrings Süd bis zur Häuslinger Straße sind darin bereits berücksichtigt.

Die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen dieses Gutachtens stellen die verkehrsplanerische Grundlage für den Meilenstein E) „Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen“ dar, dessen Bearbeitung ab dem III. Quartal 2014 in enger Abstimmung mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt vorgesehen ist.

Die langfristigen ÖPNV-Konzepte mit veränderter Infrastruktur (z.B. StUB mit Bau der Kosbacher Brücke, etc.) werden in den Verkehrsentwicklungsplan (Meilenstein F) übernommen, der dann alle Verkehrsarten untersucht. Die Vergabe des Meilensteins F) ist von der Bearbeitungsgeschwindigkeit der vorgehenden Meilensteine abhängig und kann daher noch nicht terminiert werden.

Die Meilensteine D) bis F) sollen zur Gewährleistung eines transparenten Entscheidungsprozesses sowie zur Berücksichtigung von Vorschlägen aus der Bürgerschaft von Anfang an mit einer Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden. Aufgrund des erhöhten Abstimmungsaufwandes ist mit einer Gesamtfertigstellung des fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen Ende 2017 zu rechnen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zeitlicher Ablauf Meilenstein D)

Für den Meilenstein D) „ÖPNV-Konzept“ wurde seitens der Verwaltungen bereits das Ausschreibungsverfahren (VOF) begonnen. Diese gliedert sich in das Auswahlverfahren (Teilnahmewettbewerb) und das Verhandlungsverfahren. Die öffentliche Vergabebekanntmachung im EU-Amtsblatt wurde unter www.simap.europa.eu am 11.01.2013 veröffentlicht. Schlusstermin für die Abgabe der Teilnahmeanträge war der 01.03.2013.

Die eingegangenen Teilnahmeanträge werden derzeit ausgewertet und Ende März werden mind. 3 Büros zur Angebotsabgabe bzw. Teilnahme am Verhandlungsverfahren aufgefordert. Die Vergabe an den externen Gutachter ist für Anfang Juli vorgesehen.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Wie schon in der Vorlage 613/119/2012 im September angekündigt, soll zur Gewährleistung der öffentlichen Beteiligung für die Projekte Verkehrsentwicklungsplan und StUB ein Projektbeirat eingerichtet werden.

Gemäß dem Beschluss im Stadtrat am 07.02.2013 soll mit vertiefenden Kostenanalysen für besonders aufwändige technische Bauten der StUB (z.B. Kosbacher Brücke, Bahnunterführung,…) bereits im Jahr 2013 begonnen werden. Diese Untersuchungen sowie der Zuschussantrag für die Gesamtstrecke der StUB, der in Abhängigkeit der Beschlusslage im Anschluss daran begonnen werden könnte, betreffen vorwiegend bautechnische Planungen gemäß HOAI. Etwaige noch zu vertiefende konzeptionelle Fragestellungen zur StUB (z.B. Streckenführung im Bereich Südkreuzung, Optimierung des ergänzenden Busnetzes,…) sollen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes geprüft und ggf. anschließend in den Planungen zum Zuschussantrag übernommen werden.

Die Projekte Verkehrsentwicklungsplan und StUB stehen folglich in engem Zusammenhang. Um beide Projekte optimal zu begleiten, schlägt die Verwaltung vor, einen **gemeinsamen Projektbeirat VEP / StUB** einzurichten.

Für den Meilenstein D) „ÖPNV-Konzept“ wäre die erste Sitzung des Projektbeirates im III. Quartal nach erster Einarbeitung durch den externen Gutachter zweckmäßig.

Um die vertiefenden Kostenanalysen zur StUB bereits frühzeitig begleiten zu können, wird die konstituierende Sitzung des Projektbeirates VEP / StUB nach aktuellem Planungsstand bereits im Juli 2013 erfolgen.

Der Teilnehmerkreis für den **Projektbeirat,** der von einem externen Moderator geleitet werden soll, wird sich voraussichtlich aus Vertretern von folgenden Gruppen und Interessenslagen zusammensetzen:

- -Gruppen mit verkehrsbezogenen/bürgerschaftlichen Interessen
- -Gruppen mit gesellschaftlichen Interessen
- -Gruppen mit beruflichen/ökonomischen Interessen

Zusätzlich sollen die Fraktionen und Gruppierungen des Stadtrates sowie die Regierung von Mittelfranken im Projektbeirat vertreten sein.

Desweiteren ist vorgesehen, jeweils einen internen projektbegleitenden Arbeitskreis (AK VEP bzw. AK StUB) einzurichten. Als Teilnehmer sind u.a. vorgesehen:

• Referat für Planen und Bauen	• Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
• Tiefbauamt	• Umweltamt
• Stadtkämmerei	• Abteilung für Stadtforschung und Statistik
• Liegenschaftsamt	• Erlanger Stadtverkehrs GmbH
• Landkreis Erlangen Höchstadt	• Verkehrsverbund Großraum Nürnberg(VGN)

Die genaue Zusammensetzung der projektbegleitenden Gremien, deren Geschäftsordnungen sowie der weitere Beteiligungsprozess (u.a. Beteiligung der Allgemeinheit) sollen am 07. Mai 2013 im UVPA beschlossen bzw. in Zusammenarbeit mit dem Gutachter weiter entwickelt werden.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen
(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€150.000	bei Sachkonto: 543222
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 613090/51100061/543222
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:
Anlage 1 – Aktualisierter Meilensteinplan (Stand: 15.02.2013)
Anlage 2 – Inhaltsübersicht Meilenstein D) „ÖPNV-Gutachten“

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 12.03.2013

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Bericht über den aktuellen Sachstand des Meilensteinplans sowie die weitere Vorgehensweise zur Kenntnis.

mit 14 gegen 0 Stimmen

gez. Aßmus	gez. Weber
Vorsitzende	Berichterstatter

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

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Einladung -öffentlich- 1
Vorlagendokumente
TOP Ö 7 Fraktionsantrag Nr. 008/2013 der SPD-Fraktion:
Beschlussvorlage 772/013/2013 4
1 Fraktionsantrag 008 2013 SPD Müllablagerungen 772/013/2013 7
2 Fraktionsantrag 008 2013 SPD Müllablagerung Anlage 772/013/2013 8
TOP Ö 9.1 Radlerhearing 2012/Protokoll
Mitteilung zur Kenntnis 31/200/2013 10
Protokoll Radlerhearing 2012 31/200/2013 11
TOP Ö 9.2 Aktion Stadtradeln in Erlangen vom 5. Juli bis zum 25. Juli 2013
Mitteilung zur Kenntnis 31/221/2013 26
Anlage_1_Stadtradeln_2013 31/221/2013 28
TOP Ö 9.3 Doktorsweiher - ökologische Aufwertung zur Ausgleichsbilanzierung
Mitteilung zur Kenntnis 31/222/2013 29
TOP Ö 9.4 Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 18.04.2013 bis 13.05.2
Mitteilung zur Kenntnis 321/099/2013 31
TOP Ö 9.5 Gemeinde Heßdorf: 5. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftspla
Mitteilung zur Kenntnis 611/201/2013 33
Anlage 1: Übersichtslageplan Gemeinde Heßdorf 5. Änderung FNP 611/201 35
Anlage 2: Stellungnahme vom 22.04.2013 611/201/2013 36
Anlage 3: Stellungnahme vom 14.03.2013 611/201/2013 37
TOP Ö 9.6 Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates vom 18.04.2013
Mitteilung zur Kenntnis 611/202/2013 38
Anlage: Niederschrift vom 18.04.2013 611/202/2013 39
TOP Ö 10 Anhebung der VGN-Tarife zum 1. Januar 2014
Beschlussvorlage III/056/2013 42
TOP 4 a der Sitzung des Aufsichtsrats am 3. Mai 2013: III/056/2013 44
TOP Ö 11 Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2012 des Amtes 32
Beschluss Stand: 07.05.2013 32/027/2013 54
Amt 32 BudgetAbrechnung 2012 32/027/2013 57
TOP Ö 12 Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2012 des Amtes 23
Beschluss Stand: 07.05.2013 232/031/2013 58
Anlage 1 - Sachmittelbudgetergebnis 2012 Amt 23 232/031/2013 61
Anlage 2 - Amt 23 Ruecklage 2012 232/031/2013 62
TOP Ö 13 Antrag von Anliegern des Wohngebiets Sieglitzhof auf Durchführung von
Beschlussvorlage 321/081/2012/1 63
Anlage 1 Bürgerantrag 321/081/2012/1 67
Anlage 2 Fraktionsantrag 321/081/2012/1 70
Anlage 3 Auswertung Zählgerät 321/081/2012/1 71
Anlage 4 Plan 321/081/2012/1 72
TOP Ö 14 Auswertung der Unfallstatistik 2012 für das Stadtgebiet Erlangen; Antr
Beschlussvorlage 321/100/2013 73
Anlage 1 Fraktionsantrag 321/100/2013 76
Anlage 2 Polizeibericht 2012 mit Anlagen 321/100/2013 80
TOP Ö 15 Gentechnikfreie Bewirtschaftung auf kommunalen Flächen
Beschlussvorlage 39/017/2013 104
2013_05_14_Sachbericht Fraktionsantrag 079-2011 39/017/2013 106

TOP Ö 16 Innenstadtentwicklung Erlangen Neugestaltung der Bismarckstraße und de
Beschlussvorlage 610.3/023/2011/3 107
Anlage 1: Übersichtslageplan 610.3/023/2011/3 112
Anlage 2: Plan zur Umgestaltung des Knotenpunkts Bismarckstraße/Schill 113
Anlage 3: Flyer Bürgerinformationsabend 610.3/023/2011/3 114
Anlage 4: Niederschrift zum Bürgerinformationsabend am 01.12.2011 610 115
TOP Ö 17 Gemeinde Heßdorf: 6. Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplan
Beschlussvorlage 611/203/2013 120
Anlage 1: Übersichtsplan 611/203/2013 123
Anlage 2: Änderungsbereiche 611/203/2013 124
TOP Ö 18 Stadt Fürth: Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landsc
Beschlussvorlage 611/204/2013 125
Anlage 1: Änderung des FNP Fürth 611/204/2013 129
Anlage 2: Übersichtsplan 611/204/2013 130
TOP Ö 20 Verkehrsentwicklungsplan Erlangen - Zusammensetzung und Aufgaben des F
Beschlussvorlage 613/140/2013 131
Anlage 1 - Entwurf Geschäftsordnung 613/140/2013 134
Anlage 2 - Beschluss 613/128/2013 613/140/2013 135
Inhaltsverzeichnis 139