

Einladung

Stadt Erlangen

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

2. Sitzung • Dienstag, 10.02.2015 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

Inhaltsverzeichnis
siehe letzte Seite(n)

1. Mitteilungen zur Kenntnis

- | | | |
|------|---|--------------|
| 1.1. | Verkehrsrechtliche Anordnungen vom 28.10.2014 - 13.01.2015 | 32/014/2015 |
| 1.2. | Buskonzept Erlangen - Verbesserung für Goethestraße | 613/026/2015 |
| 1.3. | Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 18.12.2014 | 63/033/2015 |

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|----|--|----------------|
| 2. | Semesterticket | 13/034/2015 |
| 3. | Mitgliedschaft der Stadt Erlangen im Verein Energiewende ER(H)langen e.V. | 31/045/2015 |
| 4. | Weiterführung "Erlanger Runder Tisch Mobilfunk" nach Novellierung der 26. BImSchV | 31/046/2015 |
| 5. | Antrag aus der Bürgerversammlung "Altstadt/Zentrum" vom 9.10.2014;
Zulassen des Parkens auf den kostenpflichtigen Parkplätzen des Theaterparkplatzes mit dem Anwohnerparkausweis Nummer 2 | 32/013/2015 |
| 6. | Einhaltung des Tempos 30 in der Michael-Kreß-Straße | 321/011/2014/1 |

- | | | |
|-----|--|-----------------------------------|
| 7. | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie Durchführung von Radarkontrollen auf der A 73;
Fraktionsanträge Erlanger Linke Nummern 126 und 262/2014 sowie Fraktionsantrag der SPD-Fraktion Nummer 250/2014 | 321/017/2015 |
| 8. | Stellplätze für Wohnmobile;
hier: FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014 vom 28. Juli 2014 | 232/008/2014 |
| 9. | Fraktionsantrag Nr. 255/2014 der ödp-Fraktion – attraktive Radachse Frauenaurach-Bruck | 66/040/2015 |
| 10. | Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Erlangen | III/009/2015 |
| 11. | Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg-Fürth-Erlangen-Herzogenaurach mit umliegenden Landkreisen
- Beteiligung der Stadt Erlangen | 613/025/2015 |
| 12. | Machbarkeitsstudie Landesgartenschau in Erlangen
- Vorstellung der Machbarkeitsstudie sowie Fraktionsantrag der SPD-Fraktion Nr. 004/2015
Präsentation der Machbarkeitsstudie gegen 18.00 Uhr | VI/021/2015
Einbringung |
| 13. | Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 18.11.2014: Werterhalt des Zollhausplatzes | 610.3/019/2015 |
| 14. | Bauleitplanung der Stadt Herzogenaurach:
Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung von zwei Bebauungsplänen "Herzo Base - Gewerbegebiet World of Sports";
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen | 611/036/2015 |
| 15. | Anfragen | |

Die Sitzung wird anschließend nichtöffentlich fortgesetzt.

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 3. Februar 2015

STADT ERLANGEN
gez. Dr. Florian Janik
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.

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
III / 32

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
32/014/2015

Verkehrsrechtliche Anordnungen vom 28.10.2014 - 13.01.2015

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

II. Sachbericht

In der Zeit vom 28.10.2014 bis 13.01.2015 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen; für die Verkehrsanordnungen Nr. 5 und 7 steht ein Kostenträger zur Verfügung.

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	28.10.2014	Pechweg Entfernung eines Verkehrszeichens „unebene Fahrbahn“ am südlichen Ende des Pechweges.
2.	20.11.2014	Fahrstraße Schaffung bzw. Absicherung einer neuen Fahrradabstellanlage an der Ostseite oder Fahrstraße in Höhe des Anwesens Nr. 6.
3.	20.11.2014	Mozartstraße Beschilderung und Markierung der Mozartstraße zwischen Werner-v.-Siemens-Straße und Gebbertstraße nach erfolgtem Umbau.
4.	21.11.2014	Luitpoldstraße Schaffung einer Ableitung für den Radverkehr sowie Montage von Fahrradständern an der Nordseite der Luitpoldstraße in Höhe Hs.Nr. 26.
5.	27.11.2014	Bissingerstraße Ausweisung einer Kurzparkzone mit Parkscheibenregelung an der Ostseite der Bissingerstraße ggü. den Anwesen Nr. 30 und 32.
6.	02.12.2011	Parkplatz Altstadt/Ost Verkleinerung des bisherigen Taxistandplatzes auf dem Parkplatz Altstadt/Ost von bisher 12 auf künftig nur noch 3 Stellplätze.
7.	02.12.2014	Schillerstraße / Hiersemann-Sporthalle Neubeschilderung der Feuerwehrezufahrten im Umfeld der Karl-Heinz-Hiersemann-Sporthalle an der Schillerstraße.
8.	03.12.2014	Tennenloher Straße Verkürzung der absoluten Haltverbotszone auf der Nordseite der Tennenloher Straße in Höhe der Anwesen Nr. 27a/29 und damit Schaffung von 4 Längsparkplätzen.
9.	08.12.2014	Heubaumweg Ausweisung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes Heubaumweg 8.

10. 10.12.2014 **Gebbertstraße**
Entfernung der Haltverbote an der Ostseite der Gebbertstraße zwischen den Kreuzungen Mozart- und Henkestraße.
11. 10.12.2014 **Dreikönigstraße**
Aufhebung des absoluten Haltverbots an der Westseite der Dreikönigsstraße zwischen der Heuwaagstraße und dem Anwesen Nr. 5.
12. 10.12.2014 **Bunsenstraße**
Entfernung der Haltverbote an der Ostseite der Bunsenstraße zwischen den Einmündungen Anschützstraße und Eggenreuther Weg.
12. 10.12.2014 **Mozartstraße**
Zulassung des Bewohnparkens innerhalb der bestehenden gebührenpflichtigen Kurzparkzone entlang der Nordseite der Mozartstraße zwischen Siebold- und Schuhstraße.
13. 11.12.2014 **Doris-Ruppenstein-Straße**
Umwandlung eines bestehenden Haltverbots auch auf dem Seitenstreifen in ein eingeschränktes Haltverbot.
14. 11.12.2014 **Henkestraße**
Entfernung der Haltverbote an der Nord- und Südseite der Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Gebbertstraße.
15. 11.12.2014 **Martin-Luther-Platz**
Anpassungen (Markierung und Steuergerät) an der LSA 129 am Martin-Luther-Platz.
16. 17.12.2014 **Anna-Pirson-Weg**
Einbau einer schwenkbaren Schranke im nördlichen Teil des Anna-Pirson-Weges als Ersatz für bereits vorhandene Absperrpfosten.
17. 17.12.2014 **ER 5 (Eltersdorf)**
Entfernung eines Verkehrszeichens „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ in Höhe der Brücke über die StStr 2242 Richtung Vach sowie Aufstellung einer zusätzlichen rechtsweisenden Richtungstafel in der Abfahrt zur Staatsstraße.
18. 19.12.2014 **Resenscheckstraße**
Ausweisung des westlichen Streifens der Resenscheckstraße als Gehweg sowie Erlass eines absoluten Haltverbots im Kurvenbereich Resenscheckstraße/Am Anger.
19. 23.12.2014 **Steudacher Straße**
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Steudacher Straße zw. Adenauerring und Steudach.
20. 23.12.2014 **Adenauerring – Abschnitt Nord (Ringschluss)**
Änderung (Anpassung zul. Höchstgeschwindigkeit) der Verkehrsrechtlichen Anordnung des Bauabschnittes Nord (Ringschluss Adenauerring) zwischen Einmündung Rudeltplatz und Einmündung Häuslinger Straße.
21. 23.12.2014 **Heßdorfer Weg**
Ausweisen von beidseitigen Haltverbotszonen in der Straße Heßdorfer Weg in Höhe der Einmündung Stichtstraße 9 – 21.
22. 07.01.2015 **Heßdorfer Weg**
Entfernung des Verkehrszeichens 262 StVO im Heßdorfer Weg.
23. 08.01.2015 **Spardorfer Straße**
Erlass eines absoluten Haltverbots zur Freihaltung eines neu geschaffenen Fluchttors an der Nordseite der Spardorfer Straße ggü. dem Anwesen Nr. 19.
24. 09.01.2015 **Wilhelmstraße**
Einrichtung einer Wegweisung VHS-Außenstelle in der Wilhelmstraße.
25. 12.01.2015 **Eltersdorfer Straße**
Aufhebung eines eingeschränkten Haltverbotes in der nach Westen abzweigenden Stichstraße zum Anwesen Eltersdorfer Straße 32.
26. 13.01.2015 **Daimlerstraße**
Markierung und Beschilderung eines Gehwegs in der Daimlerstraße

Ecke Anschützstraße.

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/026/2015

Buskonzept Erlangen - Verbesserung für Goethestraße

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	25.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

In der 6. Sitzung des Haupt-, Finanz- und Personalausschusses am 19.11.2014 wurde unter Top 36 „Anfragen“ folgender Auftrag per Protokollvermerk an die Verwaltung erteilt: Frau StRin Kopper fragt in Bezug auf die Verkehrsprobleme in der Goethestraße / Heuwaagstraße an, wann das geplante Buskonzept vorgelegt wird, um die Situation zu entschärfen.

Mit Beschluss des UVPa am 12.07.2011 (613/058/2011) wurde der sog. Meilensteinplan zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen beschlossen:

- Meilenstein A) StUB – Schienennetz
- Meilenstein B) StUB – regional optimiertes Busnetz
- Meilenstein C) Teilnetz DIVAN – Optimierte Verkehrsmodell für Erlangen und Umgebung
- Meilenstein D) ÖPNV-Netz – optimierte Vernetzung Binnen- und Regionalverkehr
- Meilenstein E) Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen
- Meilenstein F) Verkehrsentwicklungsplan Erlangen (Motorisierter, Rad- und Fußgängerverkehr)

Die Bearbeitung der Meilensteine A) bis C) ist bereits abgeschlossen, die Meilensteine D) und E) werden derzeit bearbeitet, mit Meilenstein F) soll ab Ende 2015 begonnen werden.

Meilenstein D) beinhaltet die grundlegende Frage, wie der öffentliche Stadt- und Regionalverkehr langfristig besser miteinander vernetzt werden kann. Prognosehorizont ist hierbei das Jahr 2030. Bedeutende Infrastrukturmaßnahmen wie das Projekt StUB und der Ausbau des Straßennetzes (z.B. Ortsumfahrung Eltersdorf), aber auch wichtige städtebauliche Entwicklungen wie die Realisierung des Siemens-Campus und die Umstrukturierung der Universität Erlangen Nürnberg, können hierfür umfassend berücksichtigt werden.

Meilenstein E) konkretisiert die zeitnahe Umsetzung der ersten Schritte und verknüpft das langfristige Konzept des Meilensteines D) in einem parallel laufenden Arbeitsprozess. Ergebnis des Meilenstein E) ist die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Erlangen mit einem Geltungszeitraum von 2015 bis 2020. Der Nahverkehrsplan ist ein bindendes Instrument, in dem festgelegt wird, welche Leistungen und Qualitäten der ÖPNV in Erlangen aufweisen muss. Darüber hinaus beinhaltet er weitere Vorgaben, beispielsweise zur Verbesserung der Barrierefreiheit oder auch zur Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrrad- und Fußverkehr.

Durch die zeitgleiche Bearbeitung dieser beiden Meilensteine ist gewährleistet, dass bereits zeitnah deutliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot realisiert werden könnten, die optimal auf langfristige Projekte und Infrastrukturmaßnahmen abgestimmt sind. Wichtige Planungsziele sind hierbei möglichst umsteigefreie Direktverbindungen zu den wichtigen Zielen („Räumliche Schwerpunkte“) in Erlangen sowie eine deutliche Entlastung der Erlanger Innenstadt (z.B. Goethestraße / Heuwaagstraße) vom Busverkehr.

Beide Meilensteine werden derzeit vom Gutachterbüro KCW aus Berlin mit intensiver fachlicher und öffentlicher Beteiligung bearbeitet. Die Ergebnisse sollen Ende 2015 vorliegen. Der Planungsprozess sowie alle wichtigen Unterlagen sind im Internet unter www.vep-erlangen.de veröffentlicht.

Gegenwärtig wird durch die stadtgrenzüberschreitende Betrachtung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsplan ein kurzfristig realisierbares regional-optimiertes Busnetz vorbereitet. Die wichtigsten Achsen dieses Busnetzes sollen mittel- bis langfristig durch das leistungsfähigere schienegebundene Verkehrssystem StUB als auch durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Kosbacher Brücke) optimiert werden. Wesentliche Grundlagen dieser Hauptrouten sind zum einen die Einrichtung von sogenannten Tangentiallinien, die wichtige Ziele (z.B. Uni-Südgelände, Siemens-Campus, Gewerbegebiet Frauenaurach) ohne zeitaufwändige Führung durch die Erlanger Innenstadt direkt anbinden; zum anderen Schnellbusse als Durchmesserlinien durch die Innenstadt.

Eine Konkretisierung des Planungsnetzes zur Definition der wichtigsten Hauptrouten / -relationen wurde am 27.01.2015 im projektbegleitenden Arbeitskreis sowie am 04.02.2015 im Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt. Basierend auf den Ergebnissen dieser Gremien werden derzeit diese Hauptachsen sowie anschließend das Busergänzungsnetz zur Feinerschließung weiter entwickelt.

Voraussetzung für die Optimierung der stadtgrenzüberschreitenden Buslinien ist die Kooperationsbereitschaft der betroffenen Aufgabenträger Landkreise Erlangen-Höchstädt und Forchheim sowie der Nachbarstädte Nürnberg und Fürth bzw. der von diesen Aufgabenträgern beauftragten / beauftragten Verkehrsunternehmen.

Nach Klärung der verkehrsplanerischen, finanziellen und vergabe- / konzessionsrechtlichen Fragestellungen könnten - bei optimalem Verlauf - erste Verbesserungsmaßnahmen zum nächsten Fahrplanwechsel umgesetzt werden. Wesentlichen Veränderungen im Streckennetz stehen in enger Abhängigkeit von den ÖPNV-Verkehrsleistungen des Landkreises Erlangen-Höchstädt, die derzeit ausgeschrieben werden. Die Verwaltungen stehen hierfür in engem Kontakt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei einem optimalen Abstimmungsprozess erste Maßnahmen für eine grundlegende Optimierung des Busliniennetzes für stadtgrenzüberschreitende Verkehre ab 2015 umgesetzt werden könnten. Weitere deutliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot resultieren aus der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, die bis zum Jahr 2030 abgeschlossen sein sollten.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/63

Verantwortliche/r:
Bauaufsichtsamt

Vorlagennummer:
63/033/2015

Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 18.12.2014

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	24.02.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

- TOP 1 BV Pohlsgässchen, Büchenbach
- TOP 2 BV Sanierung Freibad West und Neubau eines Hallenbades, Damaschkestraße
- TOP 3 BV Errichtung eines Trinkwasserhochbehälters
- TOP 4 Sonstige
- TOP 5 Presseinformation
- TOP 6 Weihnachtsessen

Anlage: Niederschrift vom 18.12.2014

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

**TOP 1 BV Pohlsgässchen, Büchenbach
(Wiedervorlage aus den Sitzungen am 13.03.2014 / 17.07.2014)**

Im alten Ortskern in Erlangen Büchenbach sollen fünf Mehrfamilienhäuser mit Tiefgarage und Spielplatz auf einem ehemals landwirtschaftlich genutzten Grundstück geplant werden.

Das Bauvorhaben wurde in den Sitzungen vom 13.03.2014 und vom 17.07.2014 besprochen.

Nach wie vor sieht der Beirat bei dem nun vorgelegten Entwurf Probleme in der städtebaulichen Struktur und in der Baukörperentwicklung.

Obwohl nun der einzelne Baukörper durch einen Versatz scheinbar gegliedert wurde und die Dachgauben durch Einschnitte ersetzt werden, erkennt der Beirat keine der in den Vorgängergutachten angeführten Ansätze. Die vorgezogene tiefe Balkonzone verstärkt sogar den Eindruck des zu breiten Gebäudes.

Die dargestellten städtebaulichen Varianten 1 bis 3 spielen mit Gebäudestellungen der gleichen Haustypen, ohne die Eintönigkeit der Reihung tatsächlich zu beseitigen.

Bereits in der ersten Sitzung wurde die Mächtigkeit der Baukörper kritisiert:

„In ihrer Gleichartigkeit entsteht jedoch auch eine Monotonie und gewisse Eintönigkeit, welche dem Gedanken des Einfügens in die gewachsene Umgebung nicht entspricht. Es sollte geprüft werden, ob das Quartier mit verminderter Dichte beispielsweise durch eine geringere Geschossigkeit einzelner Häuser nicht an Qualität gewinnt.“

In der Sitzung vom 17.07.2014 wurde wiederholt auf die Problematik der Gebäudevolumen Bezug genommen:

„Nach wie vor sehen die Beiräte jedoch in der großen Masse, der Gebäudetiefe und Gleichförmigkeit der Bebauung das Gebot der Einfügung noch nicht ausreichend erfüllt. Bedingt durch die Größe der Baumaßnahme muss hinterfragt werden, welche Typologie und welcher Städtebau das Ortsbild Büchenbachs künftig prägen sollen. Es wären durchaus differenzierte Grundrisse und auf die Situation sensibler reagierende Gebäudestellungen oder generell vielfältigere Wohnformen vorstellbar.“

Die aus dem Altort in der Dorfstraße hergeleitete Typologie des landwirtschaftlichen, an der Straße giebelständigen Hauses besticht durch eine ruhige, ungestörte Dachlandschaft und die jeweils mit den Wohnhäusern verbundene Hofanlage.

Der Gebäudetypus „Zweiseithof“ kann in seiner Uminterpretation in ein reines Wohngebäude in vorliegender Form nicht wiedererkannt werden.

Der Beirat verweist nochmal darauf, dass für eine gute Eingliederung von Neubaukörpern eine höhere Vielfalt an Wohnformen mit insgesamt weniger Volumen und eine lebendige Bildung der Außenbereiche notwendig sind.

Insgesamt ist die Lage des Planungsbereichs im Ortskern dominant und stellt die letzte große Flächenressource im Altort dar. Das Grundstück kennzeichnet den Übergang von landwirtschaftlich geprägten Strukturen zu den Wohnsiedlungen der Neuzeit. Diese attraktive Lage sollte nicht nur als wirtschaftliche Entwicklung von Geschosswohnungsbau dienen, sondern auch einer nachhaltigen Ortsentwicklung.

Die Beiräte empfehlen die städtebauliche Struktur des Entwurfs vom 17.07.2014 als Basis für die weitere Entwurfsentwicklung zu verwenden. Dabei sind die bisherigen Anregungen des Baukunstbeirats zu beachten und Störungen der Dachflächen deutlich zu reduzieren. Sekundäre Bauteile wie Balkone, Loggien oder Erker sollen die Hauptbaukörper nicht verunklaren und nicht dominieren.

Die Vorsitzende, 29.12.2014



TOP 2 BV Sanierung Freibad West und Neubau eines Hallenbades, Damaschkestraße

Das Freibad Erlangen West im Stadtteil Alterlangen wird von Grund auf saniert. Die alten Gebäude werden abgerissen und an gleicher Stelle neu gebaut. Die abgetreppten Außenbecken und der Sprungturm bleiben in ihrer Lage erhalten. Das Schwimmbad erhält zusätzlich einen Hallenbadflügel, der sich nach Osten zum Landschaftsschutzgebiet orientiert.

Das Bauvorhaben präsentiert sich insgesamt als sorgfältig geplante Anlage, die sich gut in das Landschaftsschutzgebiet integriert und sich städtebaulich einfügt.

Der Grundriß wurde kontrovers diskutiert. Durch die Topografie des Grundstücks ergibt sich eine barrierefreie Erschließung des Hallenbadbereiches ohne bauliche Zusatzelemente nur, wenn es ein Geschoss über den Freianlagen angeordnet wird. Der Überschwemmungsbereich verkompliziert zusätzlich die Möglichkeit der Unterbringung des Hallenbades auf Höhe der Freibecken.

Außerdem wurde die Lage des Schulschwimmbeckens und des Saunabereiches beraten. Der Saunabereich ist nun an der attraktivsten Stelle mit Blick in das Landschaftsschutzgebiet angeordnet.

Durch die Lage des erhöhten Hallenbades sind die Technikbereiche im Untergeschoss zu den Außenbecken freigestellt. Die Fassadengestaltung zum Außenbereich muss hier sorgfältig erfolgen, damit der hochwertige Liegebereich keine minderwertige bauliche Begrenzung erhält.

Die höhengestaffelte Baukörperabfolge wird der Lage im Landschaftsgebiet gerecht. Das lange schräg geneigte Hallenbaddach durchbricht jedoch die ruhige Ordnung. Hier sollte unbedingt eine konstruktive Alternative ohne den Formenbruch der starken Längsneigung gefunden werden.

Der Fassadenentwurf sieht eine Bekleidung aus HPL-Platten mit Individualdruck und Teilbereiche mit WDVS vor. Es werden zwei Motive mit „Wasserperlen“ und „Baumstruktur“ vorgeschlagen. Beide Themen erscheinen sehr beliebig und zu aufgeregt.

Der Beirat rät von einer „Fototapetenfassade“ in dieser ausgeprägten Form ab und schlägt eine ruhige, hochwertige Fassadengestaltung vor, wie es in direkter Nachbarschaft mit dem Nahversorgungszentrum beispielhaft gelungen ist.

Die Vorsitzende, 29.12.2014



TOP 3 BV Errichtung eines Trinkwasserhochbehälters, Meilwald

Im Erlanger Meilwald soll ein Trinkwasserhochbehälter mit 12.000m³ errichtet werden. Das Bauvorhaben befindet sich im Bannwald- und Landschaftsschutzgebiet. Der Hochbehälter wird größtenteils übererdet. Begutachtet wird nur der sichtbare Gebäudeteil.

Zur Erschließung und Wartung des Behälters ist ein Technikgebäude mit Toranlage und Lüftungsöffnungen notwendig.

Die vorgelegte Planung zeigt ein Gebäude mit langem Pultdach, das unvorteilhaft dominant über dem erdüberdeckten Hochbehälter aufragt.

Der Beirat empfiehlt eine vollständige Erdüberdeckung auch des Technikgebäudes, bei der nur noch die Erschließungsfassade mit den seitlichen Stützwänden sichtbar bleibt. Als Material soll Sichtbeton für die Wandelemente und Edelstahl für die Torkonstruktion zum Einsatz kommen. Als Beispiel wurde der Hochbehälter Tauchersreuth / Hutschlagäcker genannt.

Die Vorsitzende, 29.12.2014



TOP 4 Sonstiges

4.1 Unterlagen für die BKB Sitzung

Alle Sitzungsunterlagen sollen vorab als Papierfassung und digital versandt werden.

4.2 Frankenhof

Der Diskurs um den Frankenhofwettbewerb interessiert den BKB aktuell besonders. Das Wettbewerbsverfahren steht kurz vor der Freigabe. Die Bandbreite der Aufgabenstellung und der Umgang mit dem Denkmal werden vom Beirat sehr kritisch gesehen. Die Problempunkte konnten nur unvollständig diskutiert werden.

Die Vorsitzende, 29.12.2014

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Meisner', is written on a light blue rectangular background.

TOP 5 Presseinformation

Herr Peter Millian, Erlanger Nachrichten wurde in einem Pressegespräch über die Projekte informiert. Es wird gebeten, vorab Informationen an die Presse zu geben.

Die Projektvorstellung ist nach Freigabe durch den Bauherren öffentlich. Über die Beratungsergebnisse wird am Ende aller Tagespunkte eine Zusammenfassung durch den/die Vorsitzende/n gegeben.

Die Vorsitzende, 29.12.2014

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Meisner', is written on a light blue rectangular background.

TOP 6 Weihnachtsessen

Alle anwesenden Mitglieder wurden zu einem Weihnachtsessen eingeladen.

Die Vorsitzende, 29.12.2014

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. H. H. H.', is written on a light blue rectangular background.

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
OBM/13/CG001

Verantwortliche/r:
Bürgermeister- und Presseamt

Vorlagennummer:
13/034/2015

Semesterticket

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Gutachten	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	25.02.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Referate II und III

I. Antrag

Der Stadtrat befürwortet die Einführung des im Sachbericht beschriebenen Semestertickets im VGN.

Zur Unterstützung der Einführung des Semestertickets im VGN wird der Übernahme einer Ausgleichsgarantie durch die Stadt Erlangen von höchstens 350.000 Euro für die Dauer von einem Jahr zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt und ermächtigt, die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Übernahme der Ausgleichsgarantie zu schaffen und eine entsprechende Vereinbarung mit der VGN abzuschließen sowie die erforderlichen Grundlagen hierfür nach den einschlägigen gesetzlichen Regelungen zu schaffen (insbesondere Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, PBefG).

Die Verwaltung wird ermächtigt, alle Erklärungen abzugeben und alle Maßnahmen zu treffen, die zur Durchführung dieses Vorhabens notwendig, erforderlich oder zweckdienlich sind.

II. Begründung

1. Sachbericht und Begründung:

Aktueller Sachstand

Nach intensiven Verhandlungen zwischen Vertretern der Studierenden, des Studentenwerks Erlangen-Nürnberg, des VGN, der Hochschulen und der Kommunen konnte im November grundsätzlich Einigung über ein Angebot für ein Semesterticket mit Einführung zum Wintersemester 2015/2016 erzielt werden.

Die Studierenden der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) und der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm (THN) haben vom 12. bis 21. Januar 2015 über das Angebot abgestimmt. Für die Annahme war an beiden Hochschulen eine Beteiligung von jeweils einem Drittel der Studierenden sowie eine einfache Mehrheit erforderlich.

	Teilnahme gesamt	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
FAU	31218 (61,31 %)	12209 (50,73 %)	11859 (49,27 %)
THN	7150 (55,64 %)	4161 (58,20 %)	2989 (41,80 %)

Nach der Abstimmung haben Ende Januar die Vertragsverhandlungen zwischen dem VGN und dem Studentenwerk begonnen.

Angebot

In Absprache zwischen Studierenden, Studentenwerk und dem VGN beruht das Semesterticket-Modell auf zwei Komponenten, nämlich einem für alle Studierenden verpflichtenden Solidarbeitrag (dem sog. Sockelbetrag), der mit zeitlichen Einschränkungen zu Fahrten im gesamten VGN-Gebiet berechtigt, sowie einem fakultativ erwerbbaaren Zusatzticket, mit dem zeitlich unbegrenzt im Gesamttraum des VGN gefahren werden kann. Ein Ticket mit dieser Konzeption gibt es auch in München.

Die Berechnungen zum Preis des Semestertickets ergeben sich dabei aus den Daten der verbundweiten Fahrgasterhebung 2012 sowie folgenden Prämissen:

- Die meisten Semestertickets in Deutschland sind reine Solidarmodelle und keine sog. Sockelmodelle wie hier im Verbundgebiet (und in München), d.h. in den Verkehrsverbünden der anderen Bundesländer wird in der Regel ein Gesamtsolidarbeitrag von allen Studierenden erhoben. Vertragspartner der Verkehrsverbünde ist normalerweise die jeweilige rechtsfähige verfasste Studierendenschaft. Aufgrund der hochschulrechtlichen Rahmenbedingungen gibt es in Bayern keine demokratisch legitimierten Studierenden-Parlamente. Vertragspartner des VGN ist daher das Studentenwerk als Anstalt des öffentlichen Rechts (Art. 95 Abs. 4 Satz 2 BayHSchG).
- Nach Vorgabe des Studentenwerks muss die Höhe des Sockelbetrags unterhalb einer durch Gerichtsurteile definierten Zumutbarkeitsgrenze liegen. Andernfalls bestünde das Risiko einer erfolgreichen Klage, wenn Studierende sich gegen die verpflichtende Zahlung wehren möchten. Die Erfolgsaussichten können nicht abgeschätzt werden. Diese Situation stellt sich für alle bayerischen Hochschulstandorte gleich dar. Aus diesem Grund kann der VGN an Stelle eines reinen, für alle Studierenden verpflichtenden Solidarmodells nur ein Sockelmodell anbieten. Die Zumutbarkeitsgrenze liegt nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 1999 in einem einzelnen Fall bei anteilig 1,62 % des monatlichen BAföG-Höchstsatzes. Der Preis für den Sockelbetrag darf demzufolge nicht mehr als 65,12 Euro betragen.
- Die preisliche Gestaltung des Semestertickets wird durch die Limitierung des Sockelbetrags stark eingeschränkt. Deshalb hängt die wirtschaftliche Tragfähigkeit vor allem von der Kaufquote des fakultativen Zusatztickets ab. Diese lässt sich für die Hochschulstandorte in Nürnberg, Fürth und Erlangen mit einer gewissen Bandbreite nur abschätzen.
- Weiterhin sind die Verbundregeln zu berücksichtigen. Nach diesen Regeln dürfen keine Tarife eingeführt werden, die zu Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen führen würden, es sei denn, ein Dritter kommt für den Verlustausgleich der Verkehrsunternehmen auf.

Dafür wurde im Jahr 2012 das Mobilitätsverhalten der Studierenden im Rahmen einer Verkehrserhebung untersucht. Das Ergebnis daraus bildet die Basis für die Kalkulation des Semestertickets auf der Grundlage der Nichtschlechterstellungsgarantie der Verkehrsunternehmen.

Der notwendige, obligatorisch zu entrichtende Sockelbetrag (schwerbehinderte Menschen können auf Antrag von der verpflichtenden Zahlung des Sockelbetrags ausgenommen werden) liegt zum

Einführungszeitpunkt im Wintersemester 2015/2016 bei 65 Euro für das gesamte Semester. Damit erhalten alle Studierenden ohne Altersbegrenzung eine Fahrtberechtigung von Montag bis Freitag in der Zeit von 19 Uhr bis 6 Uhr am Folgetag sowie samstags, sonntags und an Feiertagen durchgehend von 0 bis 24 Uhr. Der Preis für das Zusatzticket, das eine zeitlich unbegrenzte Nutzung beinhaltet, wird für das Wintersemester 2015/2016 bei 193 Euro angesetzt. Für den vollen Leistungsumfang im gesamten Studienhalbjahr liegt der Betrag damit bei 258 Euro. Mit dem Semesterticket können alle zuschlagsfreien VGN-Verkehrsmittel im flächenmäßig drittgrößten Verkehrsverbund Deutschlands genutzt werden. Das sind 43 Euro pro Monat oder 1,41 Euro pro Tag. Damit existiert im VGN kein günstigeres Zeitkartenangebot für den Verbundraum. Die derzeitigen Semesterwertmarken für Nürnberg/Fürth/Stein und Nürnberg/Fürth/Stein/Erlangen sind monatlich deutlich teurer, nur für 3 bzw. 4 Monate (während der Vorlesungszeit) und zudem nicht verbundweit, sondern nur im jeweiligen Geltungsbereich gültig.

Der VGN ging zunächst von einer angenommenen Kaufquote für das Zusatzticket von ca. 27 % aus. Vor dem Hintergrund dieser zurückhaltenden Erwartungen des VGN und der deutlich größeren Erwartungen auf Seiten der Studierendenschaft und des Studentenwerks gehen die Kommunen davon aus, dass rund 37,7 % der ca. 53.000 Studierenden in Nürnberg, Fürth und Erlangen das Zusatzticket kaufen werden. Um einerseits den Einführungspreis für das Semesterticket zu garantieren, aber andererseits auch potentielle Verluste der Verkehrsbetriebe auszugleichen, falls weniger Studierende als erwartet das Zusatzticket erwerben, ist eine Ausgleichsgarantie durch die Aufgabenträger für den VGN für die Startphase des Modells notwendig. Weitere Erläuterungen zu der Ausgleichsgarantie finden sich untenstehend.

Ergänzend dazu ist ein sog. Anreizmodell vorgesehen: Nach der Einführung im Wintersemester 2015/2016 wird im Frühjahr 2016 auf Basis der beiden Kaufquoten des Wintersemester 2015/2016 und des Sommersemester 2016 ein neuer Preis für die folgenden beiden Semester festgelegt. Sollten zwischen 37,7 % und 50 % der Studierenden das Zusatzticket gekauft haben, so fließt dies preismindernd in die Preiskalkulation des Semestertickets für die folgenden beiden Semester ein. Voraussetzung für das Funktionieren des Anreizmodells ist die jährliche Überprüfung der Kaufquoten, wobei ein Sinken der Kaufquote zu einer Preiserhöhung bis zu einem Preis mit einer unterstellten Kaufquote von 37,7% führt. Das bedeutet: Wenn in den ersten beiden Semestern deutlich mehr als 37,7% der Studierenden ein Zusatzticket kaufen, kann der Preis dafür in den Folgesemestern sinken.

In die Preisfortentwicklung gehen folgende Komponenten ein:

- Jährliche Anpassung der VGN-Tarife gemäß der Kostensteigerungen im VGN (VGN-Warenkorbindex);
- Entwicklung der Kaufquote (je nach Kaufquote und evtl. nötiger Ausgleichsgarantie kann damit der Preis steigen oder fallen).

Um nicht mit der im Januar 2016 über alle Sortimente im VGN erfolgenden Preisanpassung bereits im Sommersemester 2016 die für den Sockelbetrag definierte Zumutbarkeitsgrenze zu überschreiten, wird dann lediglich das Zusatzticket entsprechend verteuert. Die Nichterhöhung des Sockelbetrages im Sommersemester 2016 sowie teilweise auch die erhöhte Nutzung in den Sockelzeitlagen werden jedoch nach der seitens des Gesetzgebers für das Wintersemester 2016/2017 geplanten Erhöhung des BAföG-Höchstsatzes dann auch im Wintersemester 2016/2017 über eine entsprechende Preisanpassung kompensiert.

Ausgleichsgarantie

Das oben beschriebene Semesterticket-Modell funktioniert nur, wenn die Kommunen eine Ausgleichsgarantie bereitstellen. Aufgrund derzeit vorliegender Berechnungen beträgt eine solche Ausgleichsgarantie für das Wintersemester 2015/2016 860.060 Euro und für das Sommersemester 2016 860.060 Euro, insgesamt also 1.720.120 Euro zzgl. anteilig der jährlichen Tarifierhöhung des VGN. Dieser Betrag müsste anteilig von den jeweils betroffenen Städten und Landkreisen übernommen werden. Als gerechter Aufteilungsmaßstab für die jeweiligen Anteile an der Ausgleichsgarantie bieten sich die Fahrgeldeinnahmen an, die der VGN bezogen auf die jeweiligen

Kommunen durch die Studierenden in 2012 (Jahr der verbundweiten Fahrgasterhebung) erzielt hat.

Nimmt man in die Gestellung der befristeten Ausgleichsgarantie die Kommunen auf, die einen Anteil von mehr als 2 % der Einnahmen durch die Studierenden haben, so würden die Städte Nürnberg, Erlangen und Fürth sowie die Landkreise Nürnberger Land, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Roth und Fürth einbezogen. Entsprechend dieses Maßstabs entfiel auf die Stadt Erlangen ein Anteil von 285.712 Euro.

Kommune	Anteil
Stadt Nürnberg	57,34 %
Stadt Erlangen	16,61 %
Stadt Fürth	9,52 %
Landkreis Nürnberger Land	5,91 %
Landkreis Erlangen-Höchstadt	3,31 %
Landkreis Forchheim	2,52 %
Landkreis Roth	2,42 %
Landkreis Fürth	2,37 %

Berücksichtigt sind in der Tabelle Gebietskörperschaften mit einem Anteil von über 2 %. Die Beteiligungen sind – mit Ausnahme der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen – noch nicht abschließend verhandelt. Je nach Ergebnis der Verhandlungen mit den beteiligten Gebietskörperschaften und dem VGN kann der Betrag noch steigen oder sinken, so dass die maximale finanzielle Belastung für die Stadt Erlangen bei 350.000 Euro liegen dürfte.

Nach der oben beschriebenen Online-Abstimmung unter den Studierenden und dem Beginn der Vertragsverhandlungen zwischen Studentenwerk und VGN wird die Zusage für eine Ausgleichsgarantie durch die Kommunen benötigt.

Deshalb wird der Stadtrat gebeten, die Verwaltung zu beauftragen, alle haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Übernahme der Ausgleichsgarantie zu schaffen und eine entsprechende Vereinbarung mit der VGN GmbH abzuschließen sowie die erforderlichen Grundlagen hierfür nach den einschlägigen gesetzlichen Regelungen zu schaffen (insbesondere Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, PBefG).

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: maximal	350.000 €	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐

werden nicht benötigt

- ☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☒ sind nicht vorhanden

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
I/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und
Energiefragen

Vorlagennummer:
31/045/2015

Mitgliedschaft der Stadt Erlangen im Verein Energiewende ER(H)langen e.V.

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Stadt Erlangen wird Fördermitglied des Vereins Energiewende ER(H)langen e.V.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

Der Verein Energiewende ER(H)langen setzt sich in der Stadt Erlangen

Der Verein Energiewende ER(H)langen e.V. ist ein Zusammenschluss engagierter Bürgerinnen und Bürger sowie regional tätiger Vereine, Organisationen und Körperschaften öffentlichen Rechts aus der Stadt Erlangen sowie dem Landkreis Erlangen-Höchstädt. Der Verein fordert und fördert eine klimaverträgliche, weitestgehend regionale Energieversorgung, die vollständig auf regenerativen Energien basiert.

Darüber hinaus engagiert sich der Verein für lokale Maßnahmen und Informationsangebote, die die Erhöhung der Energieeffizienz und die Minimierung des Energieverbrauchs zum Ziel haben.

Diese Ziele decken sich weitgehend mit dem Stadtratsbeschluss vom 08.12.2011 zur Umsetzung der Energiewende in Erlangen. Eine Fördermitgliedschaft der Stadt Erlangen unterstützt und würdigt das ehrenamtliche Engagement des Vereins, fördert die Vernetzung zwischen städtischen- und nicht-städtischen Akteuren und trägt zur Umsetzung der Energiewende in Erlangen bei.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Stadt Erlangen wird Fördermitglied des Vereins Energiewende ER(H)langen e.V. mit einem jährlichen Förderbeitrag von 100,00 €.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Amt für Umweltschutz und Energiefragen unternimmt die erforderlichen Schritte zum Beitritt der Stadt Erlangen in der Verein Energiewende ER(H)langen e.V. als Fördermitglied.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	100,00 €	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:

Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	100,00 €/Jahr	bei Sachkonto: 542981
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
- ☒ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst 310090 / KTr 56110031/ Sk 542981
- ☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
I/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und
Energiefragen

Vorlagennummer:
31/046/2015

Weiterführung "Erlanger Runder Tisch Mobilfunk" nach Novellierung der 26. BImSchV

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Auf den Mobilfunkausbau in Erlangen soll auch weiterhin, wie im bisherigen Verfahren über den „Runden Tisch Mobilfunk“ Einfluss genommen werden. Eine Fortführung des „Runden Tisches Mobilfunk“ ist nur dann sinnvoll, wenn die Netzbetreiber die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung stellen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Über die gesetzlichen Vorgaben, auch nach Änderung der neuen BImSchV hinaus, soll in der bisherigen Weise über den „Runden Tisch Mobilfunk“ frühzeitig Einfluss auf den Mobilfunkausbau in Erlangen genommen werden.

Am 19.09.2001 wurde im Rahmen eines Pilotversuches, an dem neben Erlangen fünf weitere bayerische Städte teilnahmen, die erste Sitzung des Runden Tisches Mobilfunk einberufen. In der Zwischenzeit fanden im Rahmen des „Erlanger Runden Tisches Mobilfunk“ anlassbezogen verschiedenste Besprechungen zwischen dem Umweltamt, Fachämtern und den Netzbetreibern (E-Plus, Telefónica O2, Deutsche Telekom und Vodafone) statt.

Vom Stadtrat und vom UVPA wurden die folgenden, vom Runden Tisch Mobilfunk vorgeschlagenen, Voraussetzungen für den Ausbau des Mobilfunknetzes in Erlangen festgelegt:

- Die Belastung der Bevölkerung mit elektromagnetischen Feldern soll so gering wie möglich gehalten werden (Minimierungsgebot).
- Unter Berücksichtigung des Minimierungsgebotes sollen Standorte gebündelt werden.
- Unter Beachtung der technischen Möglichkeiten sollen Mobilfunkbasisstationen einen möglichst großen Abstand zu sensiblen Bereichen (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser und Altenheime) einhalten.

Bei allen, seit der Einführung des Runden Tisches Mobilfunk errichteten Sendeanlagen, wurde jeweils durch ein Gutachten eines Sachverständigen angestrebt, den gesetzlichen Grenzwert

bei in der Nähe befindlichen „sensiblen Nutzungen“ mindestens um den Faktor 10 zu unterschreiten.

Seit Einführung des Runden Tisches wurde die Mobilfunkthematik in ca. 25 Stadtrats- bzw. Ausschusssitzungen behandelt. Standorte wurden möglichst im Dialog mit dem jeweiligen Netzbetreiber abgestimmt.

Durch die Novellierung der 26. BImSchV im August 2013 ist die Anzeigepflicht von Hochfrequenzanlagen (Mobilfunkanlagen) für die Mobilfunkbetreiber entfallen. Hierdurch wurden die Immissionsschutzbehörden weitestgehend von wichtigen Entscheidungen im Vorfeld von Neuerrichtung oder dem erheblichen Ausbau sowie Veränderung von Mobilfunkanlagen abgeschnitten. Es ist daher nicht mehr möglich sach- und zeitgerecht auf Standortplanungen bzw. Änderungen zu reagieren, wenn die Netzbetreiber die Daten nicht auf freiwilliger Basis zur Verfügung stellen.

Die Immissionsschutzbehörde ist die erste Anlaufstelle bei Anfragen aus der Bürgerschaft. In Erlangen existiert noch ein genaues Standortverzeichnis über Mobilfunksendeanlagen, so dass im Bedarfsfall unverzüglich Auskunft gegeben werden kann. Dieses Verzeichnis ist bei Beibehaltung des neuen Verfahrens innerhalb kürzester Zeit überholt. Eine, im Einzelfall zeit- und arbeitsintensive Einholung aktueller Standortbescheinigungen, über die Standortdatenbank der Bundesnetzagentur, wie in der Verordnung vorgesehen, scheitert bisher ausnahmslos an deren veraltetem Datenbestand.

Dies bedeutet nur noch ein verspätetes Reagieren auf bekannt gewordene Änderungen mit einem deutlich höheren Verwaltungsaufwand. Darüber hinaus werden dadurch Mobilfunkmessungen erschwert, da die Messungen anhand von Standortkonstellationen geplant werden. Gerade im Zuge des derzeitigen, intensiven LTE-Netzausbaues, einer zusätzlichen aktuellen Mobilfunktechnik, die höhere Datenübertragungen ermöglicht, sind genaue Standortinformationen wichtig um die Netz- und Immissionsentwicklung in Erlangen beurteilen und abschätzen zu können.

Die Stadt Erlangen kann den Netzausbau unter Berücksichtigung der Prämissen des „Runden Tisches Mobilfunk“ nur dann vernünftig begleiten, wenn die Netzbetreiber die erforderlichen Informationen, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus, freiwillig zur Verfügung stellen. Sollte dies nicht der Fall sein, ist die Fortführung des „Runden Tisches Mobilfunk“ nicht sinnvoll.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung wird im Frühjahr 2015 einen Runden Tisch einberufen, bei dem die Fortsetzung der bewährten Vorgehensweise diskutiert werden soll. Die Verwaltung, wird sich dafür einsetzen, dass der Mobilfunkausbau in Erlangen unter Berücksichtigung der bisher angewendeten Voraussetzungen des „Erlanger Runden Tisches Mobilfunk“ fortgeführt wird. Dafür müssen die Netzbetreiber auf freiwilliger Basis die erforderlichen Informationen über den geplanten Netzausbau zur Verfügung stellen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Fortführung „Erlanger Runder Tisch Mobilfunk“.

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:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/32

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
32/013/2015

Antrag aus der Bürgerversammlung "Altstadt/Zentrum" vom 9.10.2014; Zulassen des Parkens auf den kostenpflichtigen Parkplätzen des Theaterparkplatzes mit dem Anwohnerparkausweis Nummer 2

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Abteilung Verkehrsplanung

I. Antrag

Das Zulassen des Parkens auf allen gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen des Theaterparkplatzes mit Anwohnerparkausweisen für das Bewohnerparkgebiet Nummer 2 ist nicht weiter zu verfolgen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung "Altstadt/Zentrum" vom 9.10.2014 ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

In der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet "Altstadt/Zentrum" am 9.10.2014 hat ein Bürger beantragt, das Parken für Anwohner mit dem Anwohnerparkausweis Nummer 2 auch auf allen gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätzen des Theaterparkplatzes zuzulassen.

Im Anwohnerparkgebiet Nummer 2 (Übersicht vgl. Anlage) stehen insgesamt etwa 850 Parkplätze zur Verfügung. Etwa 250 davon sind ausschließlich für Anwohner reserviert, zudem sind knapp 250 Parkplätze als sogenannte Mischzonen (Bewohnerparken/Kurzzeitparken) ausgewiesen. Die restlichen 350 Parkplätze sind zum Teil frei nutzbar, zum Teil als Behindertenparkplätze ausgewiesen oder generell gebührenpflichtig.

Auf dem Theaterparkplatz selbst sind gegenwärtig unterschiedliche Parkregelungen ausgewiesen. Etwa ein Drittel der öffentlichen Parkflächen ist werktags (Mo - Sa) ausschließlich für Anwohner reserviert. Der andere Teil der Stellflächen ist von 8 - 19 Uhr gebührenpflichtig, teilweise dürfen in diesem Bereich aber auch Anwohner mit Parkausweis gebührenfrei parken (etwa 10% aller verfügbaren Parkplätze).

Am 9.7.2014 wurde im Bereich des Theaterparkplatzes eine Erfassung der Auslastung durchgeführt (vgl. Anlage 2). An diesem Tag hat **keine** Abendveranstaltung im Markgrafen theater stattgefunden. Dennoch waren um 18 Uhr alle verfügbaren Parkflächen am und um den Theaterplatz belegt. Dies lässt sich damit begründen, dass zu dieser Zeit sowohl die gebührenpflichtigen Parkplätze durch Besucher der Geschäfte und Restaurants in der Altstadt bzw. durch Klinikbesucher stark ausgelastet sind und zum anderen ein Großteil der Anwohner bereits wieder mit dem Auto von der Arbeit nach Hause kommt.

Resümee:

Zusammenfassend kommt die Verwaltung zum Ergebnis, dass die in der Bürgerversammlung beantragte Ausweitung der Mischparkregelung auf den gesamten Bereich am und um den Theaterplatz die Erreichbarkeit des Einzelhandels sowie der Gastronomie in der Altstadt verschlechtern würde. Die Situation für die am Theaterplatz wohnenden Anwohner würde sich verbessern, die Verbesserung ginge jedoch zu Lasten der Besucher der Altstadt sowie des Theaters und würde das derzeit einigermaßen ausgewogene Verhältnis im Bereich des Theaterplatzes nachhaltig negativ beeinflussen. Nachdem für die Anwohner des Theaterplatzes in zumutbarer Entfernung weitere Anwohnerparkplätze zur Verfügung stehen, kann die Verwaltung dem o. g. Antrag aus der Bürgerversammlung leider nicht entsprechen.

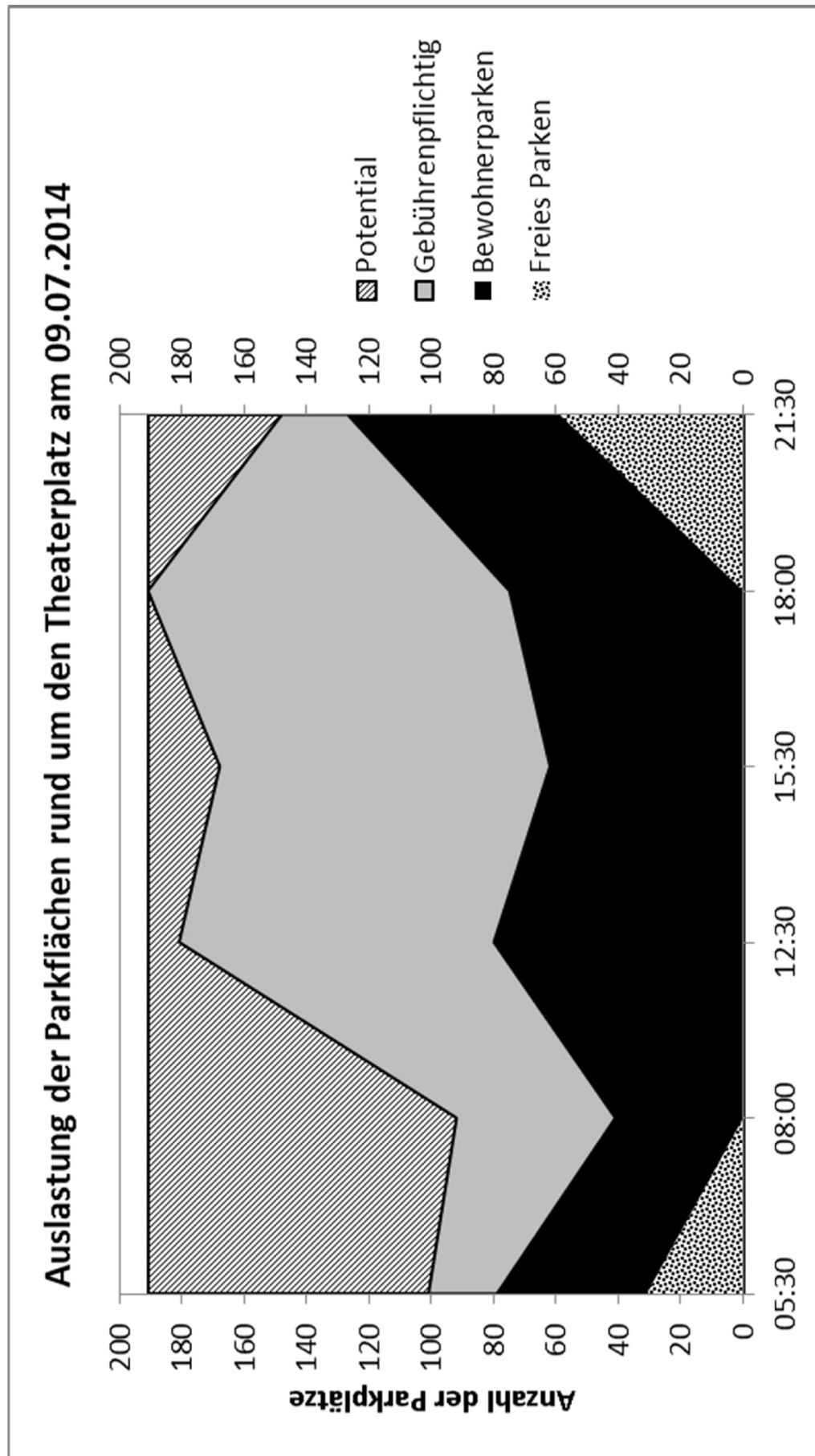
Anlagen: Übersichtsplan Gebiet Nr. 2 (Anlage 1)
 Auslastungsdiagramm (Anlage 2)

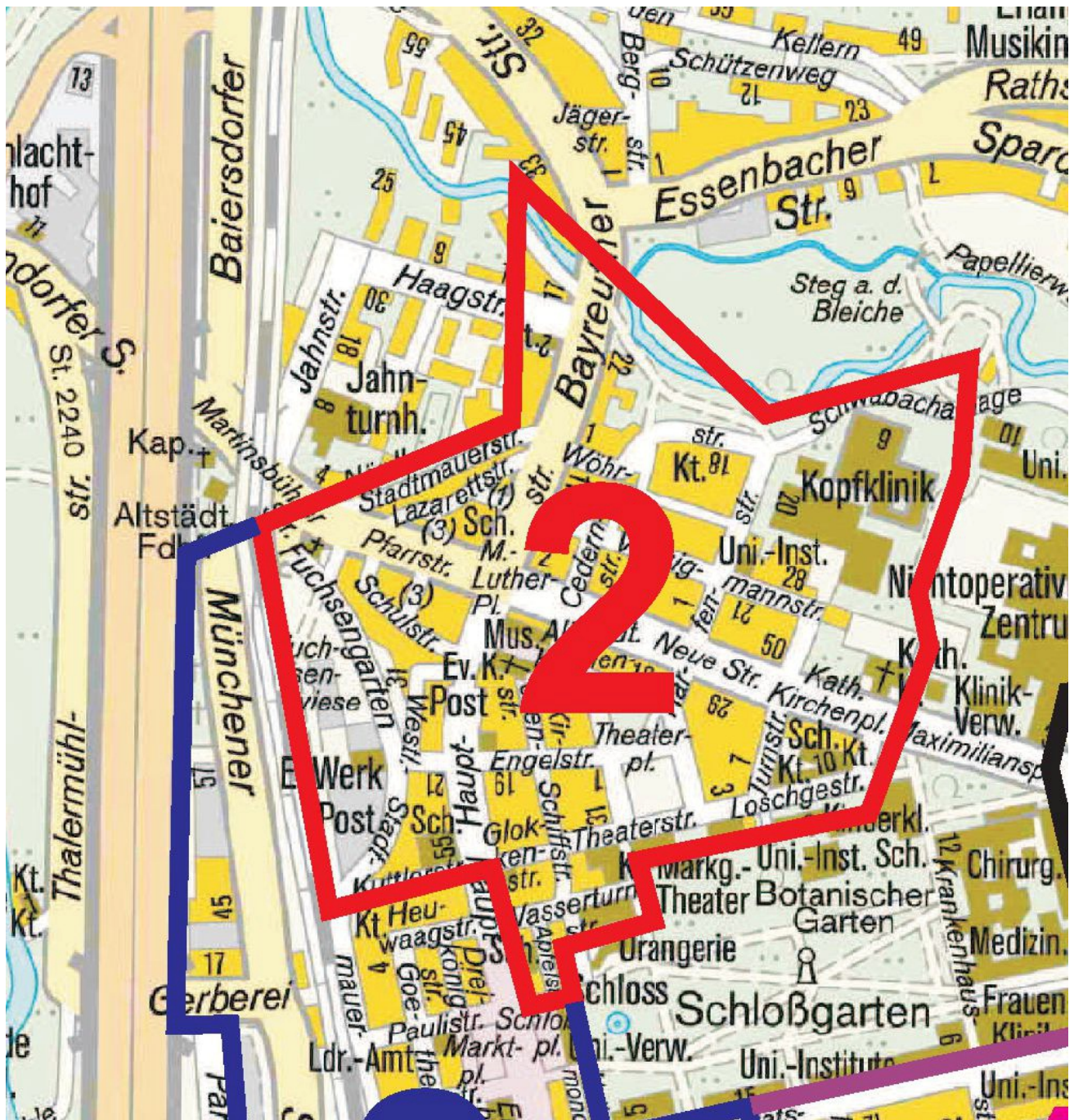
III. Abstimmung
 siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang





Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/32

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
321/011/2014/1

Einhaltung des Tempos 30 in der Michael-Kreß-Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Polizei, Zweckverband KVÜ (ZV-KVÜ), Abteilung Verkehrsplanung, Tiefbauamt, Ortsbeiräte Kosbach und Dechsendorf

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h an der Ortsausfahrt Dechsendorf in Richtung Kosbach ist nicht weiter zu verfolgen.

II. Begründung

I. Mit Schreiben - eingegangen am 11.3.2014 - beantragte die SPD Fraktion das Ausweisen einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h an der Ausfahrt von Dechsendorf in Richtung Kosbach. Des Weiteren wurden die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen in der Michael-Kreß-Straße sowie die Bestückung des vorinstallierten "Überwachungskastens" an der Ampelanlage in der Weisendorfer Straße erbeten. Nähere Informationen können dem damaligen Antrag (vgl. Anlage 1) entnommen werden, der sich durch Ablauf der Legislaturperiode erledigt hat. In der Sitzung des UVPA am 23.9.2014 wurde die Vorlage vertagt und die Verwaltung gebeten, die Angelegenheit in den Ortsbeiräten Kosbach und Dechsendorf zu behandeln und anschließend dem Ausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

II. Sachverhalt

Informativ wird darauf hingewiesen, dass auf Grund einer Beschwerde aus der Bürgerschaft im Dezember 2013 die etwa 100 m südlich der Tafel Ortsende des Ortsteils Dechsendorf aufgestellte Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h (VZ 274-70 StVO) in Fahrtrichtung Kosbach bis an die Ortstafel Ende versetzt wurde. Diese Versetzung sollte die Lücke zwischen Ortstafel Ende Dechsendorf und der Geschwindigkeitsbeschränkung 70 km/h schließen und einem unnötigen Beschleunigen an der Ortsausfahrt entgegenwirken.

III. Rechtliche Situation

Um eine Geschwindigkeitsbeschränkung ausweisen zu können, muss auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage gegeben sein. Diese ist an der Ausfahrt von Dechsendorf in Richtung Kosbach nach hiesiger Einschätzung nicht gegeben. Der Verlauf der Fahrbahn ist übersichtlich, zudem sind andere Gründe, die eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h rechtfertigen könnten, nicht erkennbar.
Auch der Ausfahrtsbereich von Kosbach in Richtung Dechsendorf rechtfertigt keine Beschränkung der Geschwindigkeit von 50 km/h. Dieser Bereich der Forststraße zwischen Ende Kosbach und

dem Waldgebiet Mönau wurde mit **VAO vom 2.5.1978** auf 50 km/h beschränkt, weil er damals noch unzureichend ausgebaut war. Nachdem der Grund des unzureichenden Ausbauzustands nicht mehr existent ist, ist die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h an die geltende Beschränkung von 70 km/h im Verlauf der Forststraße anzupassen.

Die Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h in Richtung Dechsendorf bzw. Kosbach sind als sogenannte Geschwindigkeitstrichter sinnvoll und erforderlich. Mit dieser Beschilderung werden Kraftfahrer zur rechtzeitigen Geschwindigkeitsminderung angehalten und einem Einfahren in die geschlossene Ortschaft mit überhöhter Geschwindigkeit entgegengewirkt.

Stellungnahmen der Polizei, der städtischen Fachdienststellen sowie der Ortsbeiräte Kosbach und Dechsendorf

Im Zuge des Anhörverfahrens wurden die Polizei, der ZV-KVÜ, das Tiefbauamt sowie die Abteilung Verkehrsplanung um fachliche Stellungnahme gebeten. Auf Wunsch des UVPa wurden im Nachhinein die Ortsbeiräte Kosbach und Dechsendorf beteiligt.

Tiefbauamt

Das Tiefbauamt teilt die rechtliche Einschätzung der Verkehrsbehörde. Zum "vorinstallierten Überwachungskasten" weist das Tiefbauamt darauf hin, dass es sich hierbei um ein Detektionsgerät zur Bemessung des Signalprogramms bzw. zur Anforderung bestimmter Verkehrsbeziehungen handelt. Es handelt sich jedoch nicht um eine Vorrichtung zur Verkehrsüberwachung.

Polizei

Die Polizei schließt sich der rechtlichen Beurteilung der Verkehrsbehörde an und befürwortet die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h an der Ausfahrt Kosbach aufzuheben und diesen Bereich an die bestehende Tempo 70-Regelung in der Forststraße anzugleichen. Die vorhandenen Geschwindigkeitstrichter an den Einfahrten in die Ortsteile werden als erforderlich eingestuft sollen beibehalten bleiben.

Des Weiteren weist die Polizei darauf hin, dass im Jahr 2013 in der Forststraße zahlreiche Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt wurden. Bei 18 Messungen und einer Durchlaufzahl von 2592 Fahrzeugen wurden insgesamt 25 Fahrzeugführer angezeigt und 106 gebührenpflichtig verwarnet. Nachdem die durchschnittliche Beanstandungsquote bei ca. 5,1 % liegt, bleibt die Forststraße als feste Messstelle in der Überwachungsliste bestehen.

In der Forststraße haben sich nach Auskunft der Polizei in den beiden letzten Jahren insgesamt 6 Verkehrsunfälle ereignet. Die Unfallursache zu hohe Geschwindigkeit wurde dabei nicht registriert.

Auch gingen bei der Polizei im Jahr 2013 Beschwerden von Bürgern aus Dechsendorf über Missachtung der bestehenden Tempo-30-Regelung in der Michael-Kreß-Straße ein. Sowohl die Polizei als auch der Zweckverband KVÜ weisen darauf hin, dass die Michael-Kreß-Straße für Messungen mit einem Großgerät ungeeignet ist und auch Lasermessungen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten sehr schwierig bzw. wenig erfolgversprechend sind.

Zum Punkt 3 des Fraktionsantrags informiert die Polizei darüber, dass die Ampelanlage an der Weisendorfer Straße/Brühl regelmäßig auf Rotlichtverstöße überwacht wird. Dabei werden auch immer wieder qualifizierte Rotlichtverstöße geahndet. Trotz konsequenter Überwachung konnte keine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Im Vergleich zu Rotlichtverstößen an anderen Signalanlagen im Stadtgebiet ist an dieser LSA eine höhere "Frequenz" festzustellen. Im Interesse einer Reduzierung der Rotlichtverstöße könnte die Einrichtung eines Überwachungskastens sinnvoll sein. Nach Auskunft der Polizei ist auf Grund der veralteten Technik gegenwärtig ein solcher Einsatz jedoch nicht möglich. Die PI Erlangen-Stadt wird die LSA im Rahmen der personellen Möglichkeiten auf Rotlichtverstöße überwachen.

Abteilung Verkehrsplanung

Die Abteilung Verkehrsplanung spricht sich dafür aus, dass einheitliche Regelungen im Bereich der Ortseingänge bzw. -ausgänge von Kosbach und Dechsendorf bestehen und befürwortet die Tempo-50-Beschilderung am nördlichen Ortsausgang von Kosbach zu entfernen und durch das

Verkehrszeichen "Zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h" zu ersetzen.

Um die gefahrenen Geschwindigkeiten in den betreffenden Bereichen beurteilen zu können, wurden verschiedene Messungen durchgeführt. Für die Bearbeitung des Fraktionsantrags waren ausschließlich Messungen in Dechsendorf in Fahrtrichtung Kosbach relevant.

Die Messungen innerhalb der Wohnbebauung (Messpunkt unmittelbar südlich Witikoweg) zeigten, dass dort 85 % der Kraftfahrzeugführer eine Geschwindigkeit von 40 km/h bzw. eine langsamere Geschwindigkeit wählen (V 85 %). Außerhalb der Wohnbebauung etwa in Höhe der südlichen Einengung lag die Geschwindigkeit V 85 % im Durchschnitt bei 43,5 km/h.

Ortsbeirat Kosbach

Der Ortsbeirat für den Ortsteil Kosbach äußerte in seiner Sitzung am 14.10.2014 großes Unverständnis über den Vorschlag der Verwaltung, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h im Ausfahrtbereich von Kosbach in Richtung Dechsendorf aufzuheben und in die bestehende Beschränkung von 70 km/h zu integrieren. Der OBR war erstaunt, dass aufgrund eines Antrages in Dechsendorf etwas zu verbessern nun in Kosbach etwas verschlechtert werden soll. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich am Ortsausgang Kosbach der sog. Waldkindergarten befindet und dort der Bring- und Abholverkehr der Eltern stattfindet. Der Wunsch der Eltern und der Kindergartenleitung ist sogar, die Beschränkung von 50 km/h zu verlängern, um eine gefahrlose Einfahrt in die Forststraße zu ermöglichen. Die Beibehaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h wurde einstimmig beantragt. Zudem wird die Verwaltung um Prüfung gebeten, welche Maßnahmen notwendig sind, um das Ein- und Ausfahren in die Forststraße in Höhe des Parkplatzes am Waldkindergarten zu verbessern. Eine Anpassung an 70 km/h kommt für die Bürger und den Ortsbeirat nicht in Frage.

Ortsbeirat Dechsendorf

Der Ortsbeirat Dechsendorf hat sich in seiner Sitzung am 2.12.2014 mit der Thematik Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h in der Michael-Kreß-Straße an der Ausfahrt Dechsendorf in Richtung Kosbach befasst. Der Ortsbeirat spricht sich einstimmig gegen eine Veränderung aus und empfiehlt die Beibehaltung der bisherigen Regelung.

Resümee

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die vorhandenen Einengungen am südlichen Ortsausgang von Dechsendorf ihre Funktion zur Reduzierung bzw. zur Beibehaltung der gefahrenen Geschwindigkeiten adäquat erfüllen. Die von der Abteilung Verkehrsplanung durchgeführten Messungen zeigen, dass der Geschwindigkeitsunterschied von 40 km/h innerhalb der Wohnbebauung zu 43,5 km/h außerhalb der Wohnbebauung als gering einzustufen ist. Es entspricht dem natürlichen Verhalten der Verkehrsteilnehmer, dass beim Verlassen der geschlossenen Ortschaft beschleunigt wird.

Die Auffassung der Antragstellerin, dass die vorhandene von weitem gut erkennbare Beschilderung von 70 km/h zur Beschleunigung und Missachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Dechsendorf führt, kann nicht geteilt werden. Erstens ist dieses Verkehrszeichen nicht gut sichtbar, zudem müssen sich die Fahrzeugführer auf die vorhandenen Einengungen konzentrieren. Ein Beschleunigen findet daher erst im Bereich der südlichen Einengung außerhalb der Wohnbebauung statt. Nachdem der Ortsbeirat für den Ortsteil Dechsendorf die Auffassung der Verwaltung und Polizei uneingeschränkt teilt, ist die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h nicht weiter zu verfolgen.

Eine Überprüfung der Situation im Bereich der Zufahrt zum Parkplatz des Waldkindergartens in der Forststraße - wie vom Ortsbeirat Kosbach erbeten - hat ergeben, dass im betreffenden Bereich bereits Tempo 70 gilt. Die Sichtverhältnisse sind auf Grund des breiten Einfahrtrichters als sehr gut einzustufen (vgl. Anlage 2), so dass eine besondere Gefahrenlage nicht erkennbar ist und deshalb die zwingende Notwendigkeit einer Beschränkung auf 50 km/h nicht attestiert werden kann. Im Übrigen wird auf die o. g. Ausführungen zur rechtlichen Situation Bezug genommen. Hinsichtlich der Überwachung der Rotlichtverstöße in der Weisendorfer Straße hat die Polizei eine Überwachung im Rahmen der personellen Möglichkeiten zugesagt. Zum gegebenen Zeitpunkt muss geprüft werden, ob eine automatische Überwachungsmöglichkeit installiert werden kann.

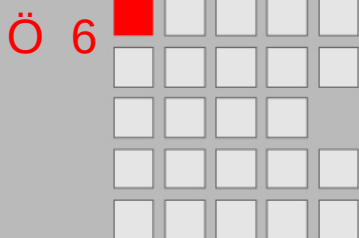
- Anlagen:
- Aufnahme der Ausfahrt Waldkindergarten
 - Fraktionsantrag Nr. 053/2014 der SPD Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: 11.03.2014

Antragsnr.: 053/2014

Verteiler: OBM, BM, Fraktionen

Zust. Referat: III/32

mit Referat: VI/61

**SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen**

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Siegfried Balleis
Rathaus

91052 Erlangen

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

Antrag

Einhaltung des Tempos 30 in der Michael-Kress-Straße

Datum
11.03.2014

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

AnsprechpartnerIn
Dr. Florian Janik

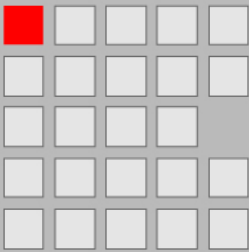
die Michael-Kress-Straße ist Teil der Ortsverbindung zwischen Dechsendorf und Kosbach und weist, ebenso wie die Ortsdurchfahrt in Kosbach, am Ortseingang eine bremsende Straßenverengung und Tempo-30-Beschilderung auf. Im Straßenverlauf in/ab Kosbach ergeben sich drei verschiedene Tempozonen: innerorts 30 km/h, im frei einsehbaren Bereich bis ungefähr zur Waldgrenze 50 km/h und im Waldbereich 70 km/h. Dies gilt für den Straßenverlauf nach Dechsendorf, nicht aber von Dechsendorf aus. Dort folgt ortsaußwärts auf die Tempo-30-Zone – von weitem gut sichtbar – sofort die Beschilderung 70 km/h, was zur Beschleunigung und Missachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Dechsendorf führt. In den Ort führend wird jedoch dem Kosbacher Beispiel gefolgt und das Tempo von 70 km/h über eine 50 km/h Strecke ab Ausgang des Waldes zu 30 km/h im Ort vermindert.

Durchwahl
0176 23533630

Seite
1 von 2

Wir beantragen daher:

1. Die Beschilderung nach der Ausfahrt aus Dechsendorf wird entsprechend der Einfahrt nach Dechsendorf korrigiert.
2. Vor allem in Zeiten des Berufsverkehrs sollen in unregelmäßigen Abständen Tempokontrollen durchgeführt werden.



3. Die Ampelanlage an der Weisendorfer Straße wird immer wieder missachtet und bei Rot überfahren. Der vorinstallierte Überwachungskasten soll zur Erhöhung der Sicherheit (Schulweg!) wieder bestückt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Florian Janik
Fraktionsvorsitzender

Ursula Lanig
stv.
Fraktionsvorsitzende

Felizitas Traub-
Eichhorn
Sprecherin Verkehr

f.d.R. Gary Cunningham
Geschäftsführer der SPD-Fraktion

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

Datum
11.03.2014

AnsprechpartnerIn
Dr. Florian Janik

Durchwahl
0176 23533630

Seite
2 von 2

35/124

06

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/32-1

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
321/017/2015

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie Durchführung von Radarkontrollen auf der A 73; Fraktionsanträge Erlanger Linke Nummern 126 und 262/2014 sowie Fraktionsantrag der SPD-Fraktion Nummer 250/2014

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Autobahndirektion Nordbayern sowie Polizei

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
Die Fraktionsanträge 126, 250 sowie 262 aus 2014 sind damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

Mit Schreiben vom 10.9. und 10.11.2014 beantragt die Fraktion erlanger linke auf der BAB A 73 im Bereich des Erlanger Stadtgebiets folgende Maßnahmen:

- Zeitlich zwischen 22 und 6 Uhr befristete Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h
- Stationäre 24-Stunden-Radarkontrollen an Siedlungsschwerpunkten
- Während der Bauzeit an der Bahnstrecke Reservierung einer Spur der A 73 für öffentlichen Nahverkehr und Fahrzeuge mit mindestens zwei Insassen
- Beschränkung der Geschwindigkeit von 80 km/h tagsüber sowie 60 km/h nachts im Bereich des Ortsteils Eltersdorf

Die SPD Fraktion beantragt mit Schreiben vom 21.10.2014, dass der Erlanger Stadtrat die Forderung des Ortsbeirats Eltersdorf auf Einführung eines Tempolimits auf 80 km/h auf der A 73 in Höhe des Ortsteils Eltersdorf unterstützt und der Oberbürgermeister sich beim Innenminister für dieses Tempolimit einsetzt.

Die Anträge werden insbesondere mit Lärmbelästigung der an der Autobahn wohnenden Bürger begründet. Eine detaillierte Begründung kann den als Anlage beigefügten Fraktionsanträgen entnommen werden (Anlagen 1 - 3).

Für die Anordnung bzw. Ausführung der o. g. Maßnahmen auf der A 73 ist die Autobahndirektion Nordbayern zuständig. Die rechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

- 1) Geschwindigkeitsbeschränkung 60 km/h zwischen 22 und 6 Uhr

Die Autobahndirektion weist darauf hin, dass die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gesetzlich geregelt sind. Für Autobahnen kommen Tempolimits wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung grundsätzlich nur in Betracht, wenn im begründeten Einzelfall besondere Umstände dies zwingend gebieten und

verkehrliche Belange dem nicht entgegenstehen. Doch auch wenn solche Einzelfälle vorliegen, darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur während der Nachtstunden reduziert werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt dann in Ballungsräumen 80 km/h, ansonsten 100 km/h. Im Bereich von Erlangen ist die Geschwindigkeit auf der A 73 aus Verkehrssicherheitsgründen bereits ganztägig auf 80 km/h beschränkt, so dass der zulässige Spielraum damit ausgeschöpft ist. Eine weitere Reduzierung ist nach der derzeitigen Rechtslage nicht zulässig.

2) Fahrstreifenreservierung

Nach Mitteilung der Autobahndirektion gibt es für die Reservierung von Fahrstreifen der Autobahn für Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs und Fahrzeuge mit mehr als zwei Insassen in Deutschland keine Rechtsgrundlage. Bei einer Autobahn mit nur zwei Fahrstreifen pro Richtung wäre eine solche Maßnahme auch kontraproduktiv, weil durch den einzig verbleibenden Fahrstreifen und wegen des hohen Verkehrsaufkommens die notwendige Leistungsfähigkeit der Autobahn im Hinblick auf eine schnellstmögliche Abwicklung des Verkehrs nicht mehr gegeben wäre. Dies hätte wiederum Staus und Behinderungen während der Spitzenzeiten und damit verbunden eine noch höhere Belastung der Anwohner durch Lärm und Schadstoffe zur Folge.

3) Geschwindigkeitsbeschränkung Ortsteil Eltersdorf

Derzeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der A 73 in Höhe des Ortsteils Eltersdorf ganztags auf 100 km/h beschränkt. Die von der A 73 ausgehenden und auf Eltersdorf einwirkenden Lärmemissionen wurden zuletzt im Dezember 2012 berechnet. Wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, wurden dabei die Werte aus der letzten offiziellen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 zugrunde gelegt. Hieraus ergab sich, dass die gewünschte Beschränkung auf 80 km/h während der Nachtstunden lediglich eine Pegelminderung von maximal 0,7 dB(A) bewirken würde. Da nach allgemein gültiger wissenschaftlicher Erkenntnis eine Lärmreduzierung für das menschliche Ohr aber erst ab einer Pegeldifferenz von 3 dB(A) wahrnehmbar ist, war damals festzustellen, dass ein Tempolimit von 80 km/h keine geeignete Maßnahme ist, um die Verkehrslärmsituation für die Bewohner von Eltersdorf zu verbessern.

Das Verkehrsaufkommen auf der A 73 weist seither im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen und der Autobahnausfahrt Nürnberg/Fürth keine erkennbare Steigerung auf, so dass das damalige Ergebnis nach wie vor Gültigkeit hat. Eine endgültige Auswertung kann erst mit dem Ergebnis der Straßenverkehrszählung 2015 getroffen werden.

Die Autobahndirektion weist darauf hin, dass es nach aktueller Rechtslage derzeit nicht möglich ist, für den Streckenabschnitt im Bereich des Ortsteils Eltersdorf aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h anzuordnen.

4) Stationäre Radarkontrollen

Die Verkehrsüberwachung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrspolizeiinspektion Erlangen. Diese teilt hierzu folgendes mit:

Die VPI Erlangen führt auf der A 73 stationäre Geschwindigkeitsmessungen von 06.00 bis 01.00 Uhr durch. Während der restlichen schwachfrequentierten Nachtzeit findet die Geschwindigkeitsüberwachung im Rahmen des Streifendienstes mobil, mit Provida- und Streifenfahrzeugen, statt. Bei allen Messmethoden ist die Beachtung der geltenden Richtlinien und Vorgaben obligatorisch. Im Jahr 2014 wurden 21 stationäre Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt (Stand 13.11.2014). Die Beanstandungsquote lag im Durchschnitt bei 5,14 %. Die mobile Überwachung findet, im Rahmen des Streifendienstes, täglich statt. Es ist angestrebt, die derzeitige hohe Überwachungsichte auch zukünftig zu halten. Seitens der VPI Erlangen wird kein Handlungsbedarf bezüglich weiterer Geschwindigkeitskontrollen gesehen.

Resümee

Nach Rechtsauffassung der Autobahndirektion ist es nach aktueller Rechtslage derzeit nicht möglich im Bereich des Ortsteils Eltersdorf aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80Km/h anzuordnen. Oberbürgermeister Dr. Janik hat sich mit Schreiben vom 19.1.2015 an den Bayerischen Innenminister gewendet und für eine Verlängerung der bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h bis zur Autobahnausfahrt Erlangen-Eltersdorf eingesetzt. Dabei wurde in der Begründung der Notwendigkeit dieser Beschränkung auf Verkehrssicherheitsaspekte abgestellt. Sollte ein Antwortschreiben des Innenministeriums zwischenzeitlich eingegangen sein, wird über das Ergebnis in der Sitzung mündlich berichtet.

Anlagen: Fraktionsantrag Erlanger Linke Nr. 126/2014 (Anlage 1)
Fraktionsantrag Erlanger Linke Nr. 262/2014 (Anlage 2)
Fraktionsantrag SPD Nr. 250/2014 (Anlage 3)

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



erlanger linke- Rathausplatz 1- 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: 11.09.2014
Antragsnr.: 126/2014
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: III
mit Referat:

Rathaus, Zimmer 127

Büro: Montags 15 - 18 Uhr

Sprechstunde: " " 17 - 18 Uhr

tel: 09131/86-1789

fax: 09131/86-1791

e-mail: erlanger-linke@stadt.erlangen.de

Erlangen, den 10.9.2014

Dringlichkeitsantrag: Nachts Tempo 60 und Radarkontrollen auf der A73

Sehr geehrter Herr Dr. Janik,

Zur Stadtratssitzung im September 2014 stellen wir den Dringlichkeitsantrag:

Der Stadtrat beschließt (soweit zuständig) bzw. fordert:

- Zwischen 22 und 6 Uhr gilt auf dem Frankenschnellweg (A73) eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h.
- Die Höchstgeschwindigkeit wird an den Siedlungsschwerpunkten mit stationären 24-Stunden-Radarkontrollen durchgesetzt. Die Stadt ist gerne bereit, diese Radarkontrollen auf eigene Rechnung durchzuführen.
- Während der Bauzeit an der Bahnstrecke wird eine Spur der A73 für öffentlichen Nahverkehr und Fahrzeuge mit mindestens 2 Insassen reserviert ("diamond track" modell aus den USA).

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, darüber Verhandlungen mit den zuständigen Stellen aufzunehmen.

Begründung:

Die Autobahndirektion ist dabei, als "provisorische" Maßnahme die Standspur der A73 im Stadtgebiet als dritte Spur freizugeben, dafür sollen auch Haltebuchten gebaut werden. Diese Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn um ein Drittel mit dem daraus folgenden mehr an Verkehrslärm würde normalerweise zu der Verpflichtung führen, aufwendige Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. In der langfristigen Planung war von einer „Einhausung“ die Rede und dass dies mehrere 100 Millionen Euro kosten würde (ein Mehrfaches der Kosten der gesamten Stadt-Umland-Bahn).

Indem die Erweiterung als "provisorisch" ausgegeben wird, versucht die Autobahndirektion dieser Verpflichtung aus dem Weg zu gehen. Wir rechnen damit, dass dieses "Provisorium" zu Lasten der Anwohner insbesondere in den Hochhäusern lange bleiben wird. Deshalb muss ein "provisorischer Lärmschutz" als Ausgleich durchgesetzt

erlanger linke - Rathausplatz 1 - 91052 Erlangen 1/2

werden. Dies umso mehr, als wegen der Baumaßnahmen der Bahn zur Zeit noch mehr Autos auf der A73 fahren.

Auch wenn eine Senkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h den Lärm nicht ausreichend dämpft, dürfte der Unterschied zwischen erzwungenen 60 km/h und heute gefahrenen 90 km/h schon hörbar sein. Diese Maßnahme kann kurzfristig realisiert werden und ist in absehbarer Zeit finanzierbar – anders als die „Einhausung“, die in den nächsten 20 Jahren sicher nicht kommen wird.

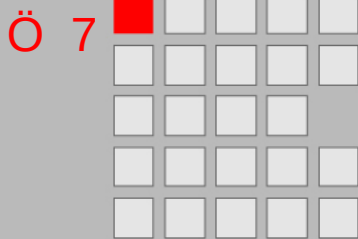
Begründung der Dringlichkeit:

Die Freigabe der Standspur ist teilweise schon in Kraft, die Anwohner sind bereits jetzt dem Lärm einer dreispurigen Autobahn ohne zusätzlichen Lärmschutz ausgesetzt.

Unser Vorschlag kann kurzfristig dieses Problem mildern, im Interesse der Gesundheit und des Wohlbefindens der Anwohner ist Eile geboten.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Pöhlmann

**Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO**

Eingang: 22.10.2014
Antragsnr.: 250/2014
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: III/32
mit Referat:

**SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen**

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus
91052 Erlangen

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

**Tempo 80 auf der A 73
Antrag zum UVPA**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

auf der A 73 besteht im Bereich der Stadt Erlangen ein Tempolimit von 80 km/ h, das in der Höhe von Eltersdorf aufgehoben und auf 100 km/ h erhöht wird.

Dies bedeutet eine höhere Lärmbelastung für die ohnehin schon von Verkehrslärm belasteten Einwohner des Stadtteils. Deshalb fordert der Ortsbeirat zurecht von der Staatsregierung durchgängig Tempo 80.

Wir beantragen, dass der Stadtrat von Erlangen die Forderung des Ortsbeirates unterstützt und der Oberbürgermeister sich beim Innenminister dafür einsetzt.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Pfister
Fraktionsvorsitzende

Felizitas Traub-
Eichhorn
Sprecherin für Verkehr

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

Datum
21.10.2014

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131-862225

Seite
1 von 1

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: **10.11.2014**
Antragsnr.: **262/2014**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **III/32**
mit Referat:

Büro: Montags 15 - 18 Uhr
Sprechstunde: 17 - 18 Uhr
Email: erlanger-linke@stadt.erlangen.de

Erlangen, den 10.11.2014

Beschluss Ortsbeirat umsetzen - Tempo runter auf der A73 auch bei Eltersdorf

Sehr geehrter Herr Dr. Janik,

Wir stellen den **Antrag**:

Der Stadtrat nimmt die Forderung des Ortsbeirats Eltersdorf zum Anlass, ein Tempolimit von 80 km/h und 60 km/h nachts auf der A73 auch bei Eltersdorf zu fordern.

Falls dies abgelehnt wird:

Der Stadtrat macht sich die Forderung des Ortsbeirats Eltersdorf zu eigen, und setzt sich für die Ausweitung des bestehenden Tempolimits von 80 km/h auf den Eltersdorfer Bereich der A73 ein.

Die Verwaltung soll den Stadtrat und den Ortsbeirat regelmäßig über den Stand der Gespräche informieren.

Begründung:

Die Forderung des Ortsbeirates ist richtig. Wir meinen, dass – insbesondere für LKWs – nachts der Lärmschutz auch ein Tempolimit von 60 km/h rechtfertigt.

Dass es möglich ist, auch auf Autobahnen wegen Lärmschutz Tempo 60 vorzuschreiben zeigt das Beispiel der Münchner A995: Hier gilt für LKWs nachts ein spezielles Tempolimit von 60 km/h für LKWs.

Das derzeit durch die Arbeiten an der A73 bedingte Tempolimit zeigt, dass dadurch keine Einschränkungen für den fließenden Verkehr bekannt sind. Das derzeitige Tempolimit könnte daher auch zum Anlass genommen, es nach dem Abschluss der Bauarbeiten auf der A73 dabei zu belassen und darüber hinaus ein höheres Tempolimit für die Nachtzeit von 22 – 6 Uhr einzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Pöhlmann
(Stadtrat)xe

Anton Salzbrunn
(Stadtrat)

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/23

Verantwortliche/r:
Liegenschaftsamt

Vorlagennummer:
232/008/2014

Stellplätze für Wohnmobile; hier: FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014 vom 28. Juli 2014

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Ordnungs- und Straßenverkehrsamt, Amt für Soziokultur, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Der FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014 vom 28. Juli 2014 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

Sachbericht

Die FDP beantragte mögliche Standorte für Wohnmobil-Kurzparkzonen in Erlangen zu prüfen, insbesondere auch als ein möglicher Standort den Bereich des ehemaligen Campingplatzgeländes an der Wöhrmühle.

Hierzu ist aus Sicht der Verwaltung folgendes mitzuteilen:

Das angedachte Grundstück im Bereich der Wöhrmühle befindet sich seit Ende letzten Jahres im städtischen Besitz. Für das Areal wurde bereits ein Grobnutzungskonzept vom Amt für Soziokultur entwickelt, welches derzeit auf Realisierbarkeit geprüft wird. Sofern es zu einer kulturellen, freizeit- und umweltpädagogische Nutzung des Areals kommt, wird eine gleichzeitige Nutzung dieser Fläche als Wohnmobilstellplatz nach Auffassung der Verwaltung nicht möglich sein.

Jedoch steht zur Deckung des Bedarfs an Wohnmobil-Kurzparkzonen in Innenstadt Nähe bereits seit dem Jahr 2009 auf dem Parkfeld 4 a (Parkplatzeinfahrt gegenüber Parkhauseinfahrt) des Parkplatzes Innenstadt (Großparkplatz) eine ausgewiesene Fläche, ausreichend für ca. vier Fahrzeuge, zur Verfügung.

Sollte diese Anzahl nicht ausreichend sein, wäre ggf. eine Ausweitung der Stellplatzanzahl in diesem Bereich möglich. Die Ausweisung von weiteren Plätzen für Wohnmobile wäre in diesem Bereich aus planerischer Sicht grundsätzlich möglich. Die Etablierung weiterer Stellplätze hätte jedoch einen entsprechenden Wegfall von Parkplätzen für Kfz zur Folge.

Anlagen: 1 – Lageplan Campingplatz
2 – FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014 vom 28. Juli 2014

III. Abstimmung *siehe Anlage*

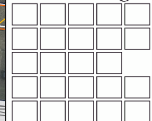
IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Stadt Erlangen



Liegenschaftsamt

Campingplatz Naturfreunde Erlangen e. V.

Fl.Nrn. 1628/3, 1628/4, 1629 und 1629/5, Gemarkung Erlangen

Maßstab = 1:1250

45/124
Erstellt von: ZT006

am: 5.11.2014

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: 28.07.2014
Antragsnr.: 115/2014
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: VI/23
mit Referat: I, II/ETM/CM

Anlage 2



FDP-Stadtratsfraktion • Rathausplatz 1 • 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister Dr. Florian Janik

Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Erlangen, den 28. Juli 2014

Stellplätze für Wohnmobile

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Verwaltung möge mögliche Standorte für Wohnmobil-Kurzparkzonen in Erlangen prüfen. Hierbei sind neben den angedachten Standplätzen an der Wöhrmühle (vgl. beiliegendes Kurzkonzept des Citymanagements) auch der Großparkplatz oder weitere innenstadtnahe Flächen zu eruieren.

Begründung:

Der Bedarf nach einer Stellfläche für Wohnmobile in Erlangen für 1-3 Tage ist durchaus gegeben. Wir sind der Überzeugung, dass solche Stellplätze in innenstadtnaher Lage besonders für die Altstadt positiv sein können und bitten deshalb darum mögliche Standorte zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen,
 gez.

Lars Kittel, Vorsitzender

Stadträte:

Lars Kittel; Vorsitzender

Dr. Elisabeth Preuß; Bürgermeisterin

Dr. Jürgen Zeus

Felix Pierer von Esch

Geschäftsführung:

Christian Wolff

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/66

Verantwortliche/r:
Tiefbauamt

Vorlagennummer:
66/040/2015

Fraktionsantrag Nr. 255/2014 der ödp-Fraktion - attraktive Radachse Frauenaaurach-Bruck

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Abt. 32-1, Abt. 613

I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung hat den Mitgliedern des Ausschusses zur Kenntnis gedient. Der Fraktionsantrag Nr. 255/2014 der ödp-Fraktion gilt hiermit als bearbeitet.

II. Begründung

Sachbericht

Mit Fraktionsantrag vom 05.11.2014 beantragt die ödp-Fraktion einen Sachbericht zur Mängelbehebung der Radachse Frauenaaurach-Bruck mit realisierbarer Zeitachse. Zu den als besonders problematisch dargestellten Schadenabschnitten der Achse ist seitens der Verwaltung folgender Sachstand mitzuteilen:

- **Verschlammte Kanalunterführung in Frauenaaurach**
Bedingt durch die Höhenlage der im Zuge des MD-Kanals erstellten Unterführung und des geringen Freibords der parallel verlaufenden Aurach treten hier bereits bei mittleren Starkregenereignissen häufig Überflutungen auf. Eine Befahrbarkeit der Radwegachse ist erst nach Hochwasserrückgang und Säuberung, bedingt durch die Schlammrückstände und somit mit nochmaliger zeitlicher Verzögerung gegeben. Als Umfahrungsalternativen bieten sich bis dato die Kraftwerkstraße und der Herzogenauracher Damm an, bei denen es sich jedoch um stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen handelt.

Als kurzfristige Verbesserungsmöglichkeit ist seitens der Verwaltung die Realisierung einer Idee aus dem OBR Frauenaaurach vorgesehen. Dabei soll am westlichen Ende der Unterführung der Einbau einer Barriere die Überflutungshäufigkeit im Hochwasserfall reduzieren. Soweit sich diese wenig aufwändige Maßnahme bewährt, sind darüber hinaus weitere Verbesserungsmöglichkeiten ableitbar.

Langfristig kann eine Verbesserung durch eine teilweise Höherlegung für den Geh- und Radverkehr im Bereich der Unterführung herbeigeführt werden. Eine diesbezügliche Grobplanung (s. Anlage 2) wurde bereits im Zuge der Fortschreibung der Prioritätenliste "Radverkehrsverbesserungen" im Jahre 2010 durch den UVPA beschlossen (Beschluss 613/013/2010). Aufgrund der nach erster grober Schätzung anfallenden Kosten der Maßnahme in Höhe von 150.000,- € und nicht vorhandener Mittel wurde dies bis dato nicht weiter verfolgt und auch die erforderliche Abstimmung mit dem Baulastträger der Unterführung, dem WSA Nürnberg, nicht aufgenommen.

Mittelfristig wird eine Verbesserung durch den Lückenschluss zwischen dem vorhandenen Weg an der Bahnlinie Bruck-Frauenaurach mit einer Brücke über die Aurach mit Anschluss an den vorhandenen Weg herbeigeführt (s. Anlage 3). Diese Verbindung stellt zumindest eine adäquate Alternative im Hochwasserfall der Aurach dar. Für die Maßnahme wurden auch bereits Mittel für die existierende IvP-Nr. 541.821 angemeldet, wobei der gegenwärtige Haushaltsentwurf erst Planungsmittel für 2018 und die Ausführung für 2019 vorsieht.

- **Zustand der Wege im Wiesengrund**

Anzumerken ist hierbei, dass es sich bei den Wegen im Wiesengrund zwischen Frauenaurach und Bruck um Flurbereinigungswege handelt, die vorwiegend zum Zwecke der Landwirtschaft errichtet und gewidmet worden sind. Die Oberflächenbeschaffenheit der betonierten Wege weist nurmehr wenige Schadstellen auf, so dass der Fahrkomfort für den Radverkehr auch nur wenig beeinträchtigt wird. Probleme treten im Hochwasserfall und in dessen Nachlauf im mittleren Streckenabschnitt und am östlichen Ende auf. Diese sind bei ersterem bedingt durch die vorhandenen und rechtlich gesicherten Bewässerungsgräben des Wasser- und Bodenverbandes, die über dem Wegeniveau liegen. Im zweiten Fall liegt die Ursache im südlich des Wegeverlaufes vorhandenen Biotop, welches eine Absenkung des Wegeniveaus bedingt, jedoch mit städtischen Beschlüssen und Mitteln angelegt wurde.

Eine Verbesserung wird nur mittels Höherlegung des gesamten Wegeabschnittes erzielt. Dies ist jedoch nicht realisierbar, da der Hochwasserabfluss der Regnitz Vorrang genießt und neben dem Bedarf erheblicher finanzieller Mittel das Einvernehmen mit den Wasserwirtschaftsbehörden nicht erreichbar ist.

- **Verkehrssicherheitstechnisch äußerst gefährliche Strecke über die Regnitzbrücke**

Die Brücke über die Regnitz im Verlaufe der St 2244 wird von ca. 1.000 Radfahrern pro Tag befahren. Eine Radverkehrsanlage im Brückenbereich ist nicht vorhanden. Im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern ist hierfür auch keine Maßnahme enthalten. Mit Schreiben vom 6. April 2010 wurde vom staatlichen Bauamt Nürnberg als zuständigen Baulastträger bereits darauf hingewiesen, dass die Brücke zur Erneuerung ansteht und in diesem Zusammenhang auf der Nordseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit nutzbarer Breite von 3,0 m geplant ist. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand der Verwaltung ist die Maßnahme in 2016 vorgesehen. Eine frühere Ausführung ist wegen der Brückenbaumaßnahme an der A3 und des Bedarfes der St 2244 als Umleitungsstrecke jedoch nicht möglich. Im Hinblick auf die geplante Herbeiführung der Verbesserung werden die Kontakte mit dem SBA aufgenommen, wobei ein erstes Informationsgespräch bereits für den 20.01.2015 vereinbart wurde.

Anlagen: Fraktionsantrag (Anlage 1)
Planung Höherlegung (Anlage 2)
Rad- und Fußwegenetz im Regnitzgrund (Anlage 3)

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

ÖDP Stadtratsgruppe, Rathausplatz 1, 91056 Erlangen

An
Oberbürgermeister Dr. F. Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: 22.10.2014
Antragsnr.: 255/2014
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: VI/66
mit Referat: III/32

Erlangen, den 5. November 2014

Antrag: attraktive Radachse Frauenaurach ↔ Bruck

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

die Radwegeverbindung Frauenaurach - Bruck ist eine der wichtigen talquerenden Achsen für den Rad- und Fußverkehr im Erlanger Stadtgebiet. Der aktuelle Zustand dieser Strecke ist in vielen Abschnitten jedoch sehr bedauerlich. Besonders problematisch sind:

- die ständig verschlammte Kanalunterführung in Frauenaurach
- der Zustand der Wege im Wiesengrund und
- die verkehrssicherheitstechnisch äußerst gefährliche Strecke über die Regnitzbrücke (St. 2244)

Neben einem Gesamtkonzept für diese Verkehrsachse sollten die o.g. Abschnitte kurz- bis mittelfristig eine Verbesserung/Aufwertung erfahren.

Wir beantragen dazu einen Sachbericht und Vorschläge zur Mängelbehebung mit einer realisierbaren Zeitachse im UVPA.

Mit freundlichen Grüßen!

gez. Frank Höppel
ehrenamtliche Stadträte

gez. Barbara Grille

ödp

**Ökologisch-Demokratische Partei
ÖDP-Stadtratsgruppe**

Adresse:
Rathausplatz 1
Zimmer 128
91052 Erlangen
Fon & Fax: 09131/ 86-2493
E-mail: oedp@erlangen.de

Stadträtin **Barbara Grille** M.A.
Stadtrat **Frank Höppel**

Geschäftsführung:

Joachim Jarosch
Tanja Köpke

www.oedp-erlangen.de
Sprechzeiten i.d.R.:
Montag 12.30. – 15.00 Uhr
Mittwoch 14.30 – 16.30 Uhr

"Die Welt hat genug
für jedermanns
Bedürfnisse,
aber nicht für
jedermanns Gier."

Mahatma Gandhi



Frauenaurach

SCHNITT: A - A

Höherlegung GW / RW

Arbeitsskizze

GW / RW Unterführung
Main-Donau-Kanal in Frauenaurach
Höherlegung GW / RW auf 4,00m Breite

M. 1 : 2000

Stadt Erlangen

Abt. Verkehrsplanung bea. 6.5.2009 Krause

Anlage 9

M. 1 : 100

~ 3.50 m

~ 5.50 m

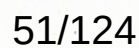
~ 9.00 m

3.20

≥ 2.50

~ 0.70





Bestandswege Planung

Stadt Erlangen

**Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung**

Rad- und Fußwegenetz im Regnitzgrund

Bearbeitung: Keller-Denzler / Grosch

M	Plannr.:	Abt.-Leitung:
---	----------	---------------

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III

Verantwortliche/r:

Vorlagennummer:
III/009/2015

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Referat I/31, Referat VI, Referat II

I. Antrag

Dem Stadtrat wird empfohlen, wie folgt zu beschließen:

1. Die Stadt Erlangen hat das Ziel, den Radverkehr in besonderem Maße zu fördern. Der Radverkehrsanteil am Modal-Split (Berechnungsmethode Analyse Verkehrsmodell) soll
 - im Binnenverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 % steigen.
 - im Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 % steigen.
 Besondere Aufmerksamkeit soll dem grenzüberschreitenden Radverkehr gewidmet werden.
 Der Radverkehr wird dabei als wesentlicher Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität angesehen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen auf der Grundlage der vier Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service) zu erarbeiten, mit Prioritäten zu versehen und mit dem Ziel einer Realisierung bis zum Jahr 2020 dem Stadtrat vorzulegen.
3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel zu den jährlichen Haushaltsberatungen anzumelden. Bei den Haushaltsberatungen wird angestrebt, die Ziele der Förderung des Radverkehrs in besonderem Maße und mit hoher Priorität zu berücksichtigen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stadt Erlangen will als federführendes Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern weiterhin den Radverkehr besonders fördern. Dazu setzt sich die Stadt Erlangen das Ziel eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split (Berechnungsmethode Analyse Verkehrsmodell)

- im Binnenverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 % zu erreichen.
- im Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 % zu erreichen.

Dazu soll die Verwaltung die notwendigen Maßnahmen ausarbeiten und die erforderlichen Finanzmittel beantragen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern e.V.) wurde im Februar 2012 gegründet. Für die Mitgliedschaft ist es erforderlich, einen Katalog von Mindestanforderungen zu erfüllen. **Gründungsmitglieder** wie Erlangen müssen innerhalb von vier Jahren, also bis Februar 2016, nachweisen, dass sie die Aufnahmekriterien des Vereins erfüllen. Die Anforderungen sind unter anderem:

1. Kommunalpolitische Zielsetzungen durch politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung sowie Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung;
2. Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation;
3. Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum;
4. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten: Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept); Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften;
5. Service für den Radverkehr mit Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z.B. Fahrradkuriere, bewachte Fahrradabstellplätze, Reparatur- und Pflegeservice); fahrradfreundlicher Einzelhandel, fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen
6. Fahrradfreundliches Klima fördern durch ein offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien), Bürgerinformationen (Veranstaltungen), Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.), Fahrradtourismusförderung, Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten, Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z.B. Elektrofahrräder Mobilitätsbildung und –erziehung und Fahrradverleihsysteme.
7. Ein/e Fahrradbeauftragte/r muss bestellt sein.

Die vollständige Liste der Aufnahmekriterien ist unter

http://www.agfk-bayern.de/wpfb-file/aufnahmekriterien_agfk_bayern-pdf

einzusehen. Die Stadt Erlangen hat als Gründungskommune der AGFK Bayern e.V. die Aufnahmekriterien mit erarbeitet und beschlossen.

Gegenwärtig ist der Verkehrsentwicklungsplan in Arbeit, dessen Ergebnis die geforderten Aussagen voraussichtlich enthalten würde. Mit der Fertigstellung ist aber erst im Jahr 2016 zu rechnen. Deswegen wird die eigentlich schon bestehende Aufgabe hier noch einmal bekräftigt. Damit können die Anforderungen der AGFK erfüllt werden.

Das Fahrrad ist in der Stadt ein schnelles, kostengünstiges, platzsparendes, umweltfreundliches und von fast allen Bevölkerungsgruppen nutzbares Verkehrsmittel. Das Fahrrad leistet einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der aktuellen Problembereiche wie Feinstaubbelastung, Lärm und Klimawandel. Die Stadt Erlangen hat in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Projekten im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt und damit ein Angebot für den Radverkehr geschaffen. Dieses Angebot muss in den nächsten Jahren an die gestiegenen Anforderungen angepasst und die noch bestehenden Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Grundlegende Zielsetzungen zum Radverkehr wurden bereits im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1995 (Fortschreibungen bis 2005) formuliert. Auch in Luftreinhalteplänen und in Lärmaktionsplänen wird der Radverkehr als ein Element zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt angesehen. Mehr Radverkehr sichert auch zukünftig die Mobilität der Bevölkerung in der Stadt. Gerade in Zeiten beständig steigender Kraftstoffpreise (die gegenwärtige Preissenkung wird als vorübergehend angesehen) bleibt Mobilität so auch in Zukunft für alle Bevölkerungsschichten erschwinglich. Daher sind die Förderung des Radverkehrs und der Ausbau des Radwegenetzes bereits ein im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt enthaltenes wesentliches Ziel.

Innerhalb der Stadt sind **ca. 70 % der Fahrten kürzer als 10 km (Zahl von 1993)** und damit zum Radfahren ausgesprochen gut geeignet. Erlangen bietet auch topografisch günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades in der Stadt.

Im Rahmen der Analyse des Verkehrsmodells mit Zahlen aus dem Jahr 2010 wurde für Erlangen im Binnenverkehr ein Radverkehrsanteil von 28,4 % ermittelt. Dieser Wert liegt sehr deutlich über dem bundesweiten und bayernweiten Durchschnitt. Städte wie Münster (300.000 Einwohner) oder Greifswald (56.000 Einwohner) zeigen, dass deutlich höher Radverkehrsanteile möglich sind.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Daher werden Chancen gesehen, Erlangen bis zum Jahr 2020 zu einer noch fahrradfreundlicheren Kommune weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere Maßnahmen basierend auf den „vier Säulen der Radverkehrsförderung“: Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service. Entscheidend ist die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, wie Ausbau der Radverkehrsanlagen, Ausbau der Abstellanlagen, der Wegweisung und eines Fahrradverleihsystems sowie die Etablierung von „weichen Maßnahmen“, wie eine Marketingkampagne oder eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit.

Erwünschte Ziele

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split
- Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erweiterung und Lückenschlüsse in der Infrastruktur, z.B. im Regnitztal
- Erweiterung und Erhalt der bestehenden Infrastruktur
- Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen
- Radverkehrsführung in Baustellen
- Erweiterung von Abstellanlagen
- Stärkung des „Miteinanders im Verkehr“

Die konkreten Maßnahmenpakete sollen durch die Stadtverwaltung ermittelt und unter Beteiligung der VEP-Foren und des Radverkehrsbeauftragten mit Prioritäten versehen werden.

Für die einzelnen Maßnahmen sollen Kostenansätze gebildet werden, um die entsprechend erforderlichen finanziellen Mittel in den Haushalten 2016 bis 2020 berücksichtigen zu können.

Nach dem derzeitigen Planungsstand können Kosten noch nicht detailliert beziffert werden.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 liegt jedoch ein Kurzgutachten vor, das den Finanzbedarf der Kommunen abschätzt. Der tatsächliche Bedarf variiert je nach Ausgangssituation und Perspektive, es ist jedoch grob von folgenden Kostenansätzen pro Einwohner und Jahr auszugehen:

Infrastruktur (Um-, Neubau und Unterhalt) 8 - 12 €

Infrastruktur (betrieblicher Unterhalt) 1,70 €

Abstellanlagen 1,20 - 1,50 €

nicht investive Maßnahmen 0,50 €

weitere Maßnahmen (Verleih, Radstation) 2 €

Gesamtkosten 13 - 18 € pro Einwohner und Jahr

Ein attraktives, erweitertes und sicheres Netz für den Radverkehr wird die Attraktivität der Stadt und des Standortes Erlangen sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität nachhaltig stärken können. Voraussetzung dafür wird jedoch sein, dass alle Beteiligten das Fahrrad als wesentlichen und gleichwertigen Bestandteil des Verkehrssystems in der Stadt Erlangen bewerten und anerkennen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Werden vorerst nicht benötigt. Es ist aber davon auszugehen, dass die Ausarbeitungen des Verkehrsentwicklungsplans noch einen deutlichen Finanzierungsbedarf ergeben werden.

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: -/-

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/025/2015

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg-Fürth-Erlangen-Herzogenaurach mit umliegenden Landkreisen - Beteiligung der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 31, AGFK

I. Antrag

1. Die Stadt Erlangen unterstützt das Projekt „Radschnellwege“.
2. Der Sachbericht zu den bisher erfolgten Maßnahmen in Zusammenhang mit der Planung von Radschnellverbindungen wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes beteiligt sich die Stadt Erlangen an der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen im Bereich Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach sowie der umliegenden Landkreise.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Gemäß Beschluss 613/184/2014 ist die Verwaltung beauftragt, das Konzept Radschnellwege im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes weiter zu verfolgen und zu konkretisieren. In diesem Zusammenhang haben bereits mehrere Gesprächsrunden mit Beteiligung der Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach sowie dem Staatlichen Bauamt und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Verkehr und Bau (StMI) stattgefunden.

Mit dem Ziel, zwischen wichtigen Quell- und Zielstandorten in der Städteachse und darüber hinaus leistungsfähige Radschnellverbindungen verkehrlich, juristisch und finanziell zu erarbeiten und anschließend baulich umzusetzen, wurde vereinbart, eine gemeinsame Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen im Großraum Nürnberg zu vergeben. Hierbei handelt es sich bayernweit um ein Pilotprojekt, dessen Erkenntnisse auch in anderen bayerischen Ballungsräumen Anwendung finden können. Das Vorhaben wird vom Bayerischen StMI begleitet und gefördert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Inhaltlich soll die Machbarkeitsstudie folgende Leistungsanforderungen enthalten:

1. Darstellung von Anforderungen an urbane Radschnellverbindungen
2. Erstellung eines Potentialrasters und vertiefte Trassenbewertung

3. Trassenbestimmung und Potentialanalyse
4. Detaillierte Trassenplanung
5. Kostenermittlung

Eine ausführliche Beschreibung der Bestandteile der einzelnen Leistungsanforderungen ist Anlage 1 zu entnehmen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie werden Kosten i. H. v. etwa 50.000 € erwartet. Der Förderanteil der Obersten Baubehörde im StMI beläuft sich voraussichtlich auf 50 %. Die Stadt Erlangen beteiligt sich an der Studie mit einem Beitrag i. H. v. 5.000 € aus den zur Verfügung stehenden Mitteln zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (Meilenstein F).

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 5.000,-	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: Ausführliche Beschreibung der Bestandteile der einzelnen Leistungsanforderungen der Machbarkeitsstudie

Anlage 2: Radschnellwege im Großraum Nürnberg - Schreiben der Oberbürgermeister an Staatsminister Herrmann

Anlage 3: Radschnellwege im Großraum Nürnberg - Antwortschreiben Staatsminister Herrmann

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Anlage 1: Ausführliche Beschreibung der Bestandteile der einzelnen Leistungsanforderungen der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen für Nürnberg-Fürth-Erlangen-Herzogenaurach mit umliegenden Landkreisen

1. Darstellung von Anforderungen an urbane Radschnellverbindungen

- Ausarbeitung von Anforderungen und Einsatzkriterien auf Basis vorliegender Richtlinien und Empfehlungen
- Benennung von Zielgruppen, Verlagerungspotentialen, Synergieeffekten, Nutzungskonflikten und Aspekten der städtebaulichen Integration
- Untersuchung von rechtlichen Rahmenbedingungen, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie möglichen Trägerschaftsmodellen
- Umgang mit und Einbezug von bestehenden Infrastrukturanlagen, wie Wasserwirtschaftswege, entwidmete Eisenbahnbetriebsflächen, Nutzungs- und Wegerechte auf Betriebsflächen etc.

2. Erstellung eines Potentialrasters und vertiefte Trassenbewertung

- Erarbeitung eines vereinfachten Verfahrens zur Grobabschätzung des Potentials einzelner Radschnellverbindungen (Zahl der potentiellen Nutzer, Wegelänge und Reisezeiten, grundsätzliche Machbarkeit, Synergien mit Verkehrsmitteln des ÖPNV, jeweils mit „+“, „o“ oder „-“ bewertet)
- Erarbeitung eines Tools zur detaillierten Potentialanalyse unter Einbeziehung der Zahl der Nutzer, der Kosten, der Grundstücksverfügbarkeiten und der strukturpolitischen Effekte. Ziel dieses Tools ist es, den volkswirtschaftlichen Nutzen einzelner Radschnellverbindungen berechnen zu können
- Abstimmung und Einbindung in den überregionalen und fachübergreifenden Kontext

3. Trassenbestimmung und Potentialanalyse

- Trassenbestimmung auf Basis vorliegender Netzideen
- Überprüfung und Darstellung der verkehrlichen Potentiale von Quell- und Zielgebieten im Untersuchungsraum
- Prüfung und Darstellung des Verlagerungspotenzials im Wirkungsbereich der Radschnellverbindungen, insbesondere Fahrten des motorisierten Individualverkehrs betreffend
- Darstellung der Verknüpfungspunkte mit dem regionalen ÖPNV
- Evaluation der Trassen sowie belastbarer und nachvollziehbarer Vorschlag zur Trassenreduzierung auf sechs Radschnellverbindungen als Grundlage für die weitere detaillierte Trassenplanung. Die Festlegung der vertieft zu untersuchenden Radschnellverbindungen soll im Rahmen einer neu zu bildenden Lenkungsgruppe mit Vertretern aus Politik und Verwaltung getroffen werden

4. Detaillierte Trassenplanung

- Begehung/Befahrung der einzeln ausgewählten detailliert zu planenden Radschnellverbindungen
- Entwicklung von Steckbriefen für die jeweiligen Trassen- und Streckenabschnitte
- Darstellung der Topographie des Trassenverlaufs und der Anbindungen an die bestehende Infrastruktur
- Überprüfung von vorhandener, fehlender sowie instand zu setzender Infrastruktur entlang der Trassen (Brücken, Schienenwege etc.)
- Untersuchung und Darstellung von möglichen Konfliktstellen an Knotenpunkten sowie Aufzeigen von planerischen Lösungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten und Entwurfsrichtlinien
- Darstellung von Zwangspunkten für Zugänge auf die Radschnellwege sowie problematische, niveaugleiche Knoten mit anderen Infrastrukturnetzen
- Untersuchung von Flurstücken im Bereich der gewählten Trassenverläufe nach öffentlichem bzw. privaten Eigentum

- Ausarbeitung von möglichen Ziel- und Nutzungskonflikten (Flächennutzungen, Natur- und Artenschutz etc.)
- Berücksichtigung von Potenzialen für ergänzende Serviceeinrichtungen (Rastplätze, Abstellanlagen, Ladestationen, Reparaturservice etc.) inkl. Standortvorschläge
- Visualisierung der Ergebnisse in Form von Übersichtsplänen, Entwurfsskizzen sowie Fotodokumentationen der Trassen- und Streckenabschnitte

5. Kostenermittlung

- Ermittlung von Planungs- und Umsetzungskosten für die detailliert untersuchten Radschnellverbindungen gegliedert nach Streckenabschnitten
- Kostenermittlung für notwendigen Grunderwerb
- Untersuchung möglicher struktur- und regionalpolitischer Effekte
- Vertiefte Bewertung der detailliert untersuchten Radschnellverbindungen unter Zuhilfenahme des erarbeiteten Tools zur Potentialanalyse



Herrn
Staatminister Joachim Herrmann
Bayerisches Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr
Odeonsplatz 3
80539 München

versandt

25. Juli 2014 *fel*

25. Juli 2014
Radschnellwege im Großraum Nürnberg

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,

mit großem Interesse und Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass Ihnen die Förderung des Radverkehrs besonders am Herzen liegt und Sie auch den Bau von Radschnellwegen in Bayern unterstützen wollen.

Die unterzeichnenden Städte haben sich gemeinsam darauf verständigt, den Bau dieser Radschnellwege im Großraum Nürnberg voranzubringen, um den Pendlern in der Region zwischen den Städten ein attraktives und sicheres Angebot abseits der vom Kfz-Verkehr genutzten Straßen zu machen. Wir benötigen die schnellen Radverkehrsverbindungen zwischen den Städten zudem, um die straßenseitigen Verkehrsbelastungen zu minimieren, damit der notwendige Kfz-Verkehr auch zukünftig noch reibungslos abgewickelt werden kann.

Am Rande eines Treffens mit der AGFK in Erlangen haben sich nun die zuständigen Referenten aus Erlangen und Nürnberg mit diesem Thema an Sie gewandt. Die Städte der Städteachse streben ein gemeinsames Gutachten an, das klären soll, zwischen welchen Orten und unter welchen Bedingungen Radschnellwege realisierbar wären. Einerseits soll dabei eine „bayerische Definition“ des Begriffs „Radschnellweg“ gefunden werden, andererseits wollen wir gemeinsam ausloten, auf welchen konkreten Trassen attraktive Radschnellwege zwischen den Städten sinnvoll sind und mit welchen Maßnahmen diese in enger Zusammenarbeit von betroffenen Kommunen und dem Staatlichen Bauamt in den nächsten Jahren realisiert werden können. Einen Entwurf für ein Anforderungsprofil an die Machbarkeitsstudie legen wir diesem Schreiben bei.

Nachdem die Metropolregion Hannover im Jahr 2011 mit Fördergeldern des Bundes aus dem Nationalen Radverkehrsplan eine analoge Machbarkeitsstudie für die Region Hannover – Braunschweig – Göttingen und Wolfsburg in Auftrag gegeben hat, die u.a. auch die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Regionen zum Ziel hatte, möchten wir unseren Planungsauftrag eng an diese Studie anlehnen. Wir rechnen mit Kosten in Höhe von ca. 50.000 Euro für die gesamte Städteachse. Die Hälfte der Kosten übernehmen die unterzeichnenden Städte, die sich dazu auch schon bereit erklärt haben. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie die Studie zu 50 % bezuschussen und 25.000 Euro aus den Mitteln des Freistaats bereitstellen würden. Damit könnte erstmals im Freistaat Bayern im Rahmen eines Pilotprojektes eine solche Studie Lösungen aufzeigen, wie Radschnellwege planerisch und organisatorisch/rechtlich umgesetzt werden können.

Stadt Nürnberg
90317 Nürnberg
www.nuernberg.de

Stadt Erlangen
91051 Erlangen
www.erlangen.de

Stadt Fürth
90744 Fürth
www.fuerth.de

Stadt Herzogenaurach
91074 Herzogenaurach
www.herzogenaurach.de

Ihre Zustimmung vorausgesetzt würden wir das weitere Vorgehen gerne direkt mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg abstimmen, für die Städteachse würde das Planungs- und Baureferat der Stadt Nürnberg die Federführung übernehmen.

Sehr geehrter Herr Staatsminister, für Ihre Unterstützung in diesem gemeinsamen zukunftsweisenden Projekt wären wir sehr verbunden. Vielleicht führt dann tatsächlich in wenigen Jahren der erste bayerische Radschnellweg von Erlangen und Herzogenaurach nach Nürnberg und Fürth, wie Sie am „Berg“ andeuteten.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung und verbleiben mit freundlichen Grüßen



Dr. Ulrich Maly
Stadt Nürnberg

Dr. Florian Janik
Stadt Erlangen

Dr. Thomas Jung
Stadt Fürth

Dr. German Hacker
Stadt Herzogenaurach

Anforderungen an eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen

In der Städteachse Nürnberg mit den Städten Nürnberg – Fürth – Erlangen, ergänzt um die Stadt Herzogenaurach, stellt die Förderung des Radverkehrs ein wesentliches Element einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung dar. Die Umsetzung von Radschnellwegen als innovativer Ansatz zur Förderung des Alltagsradverkehrs hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Mit einem derartigen Angebot innerhalb der Städteachse Nürnberg – Fürth – Erlangen und Herzogenaurachs könnten neue Potenziale für den Radverkehr gewonnen und ein wichtiger Beitrag zu einer umweltverträglichen Bewältigung des alltäglichen Verkehrs geleistet werden. An Radschnellwege werden besondere Qualitätsanforderungen gestellt: Sie verlaufen auf bestehenden Wegen, verfügen über eine höhere Mindestbreite und sollen insbesondere ein zügiges Fahren und geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten ermöglichen.

Bisher gibt es in Deutschland keine allgemein anerkannte Definition des Begriffs „Radschnellweg“ und auch keine definierten Standards was Qualität, Breite, Oberfläche oder Beleuchtung betrifft. Auch gibt es bundesweit bisher noch sehr wenig Erfahrung in der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen. Erste Ansätze gibt es in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Hier wurde auf Grundlage eines konkreten Anforderungskataloges im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, welche Verbindungen sich in der Metropolregion grundsätzlich für Radschnellwege eignen und das entsprechende Radverkehrspotenzial ermittelt. Auch für die Metropolregion Nürnberg mit den Städten Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach empfiehlt sich die Durchführung einer Machbarkeitsstudie. Sie bietet den Vorteil einer systematischen Untersuchung und hat zum Ziel,

- die Machbarkeit von Radschnellwegen generell zu bewerten,
- dabei die grundsätzliche Übertragbarkeit des Ansatzes zu berücksichtigen,
- Maßnahmenkonzepte, aber auch mögliche Hemmnisse zur Umsetzung der Radschnellwege aufzuzeigen,
- die Standards für Radschnellwege in Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen und Problemstellungen zu entwickeln sowie
- die Kosten für die Umsetzung abzuschätzen.

Damit können bereits bei der Planung von Radschnellwegen, gerade in Zusammenhang mit unterschiedlichen Gebietskörperschaften, ganz unterschiedliche Fragestellungen geklärt werden, wie z.B.:

- Wer ist für die planerische Umsetzung verantwortlich? Welche planungsrechtlichen und grundstücksrechtlichen Probleme ergeben sich? Welche planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt werden?
- Wie lassen sich Radschnellwege sowohl in städtische Verkehrsnetze als auch in land- und forstwirtschaftliche Naturräume integrieren?
- Wie ist der Finanzierungsschlüssel bei Gebietskörperschaften übergreifenden Radschnellwegen?
- Können Radschnellwege straßenverkehrsrechtlich bevorzugt werden?

- Welche Aufgabenstellungen ergeben sich (Verlauf durch Natur und Landschaft, Konflikte im Bereich Erholung, Fußgängerverkehr, straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen)
- Wo liegen die Realisierungshemmnisse?
- Wie lassen sich die Öffentlichkeit und die Politik gewinnen?
- Welche Zielkonflikte treten auf?

Mit der Machbarkeitsstudie kann am Beispiel konkreter Planungsfälle systematisch untersucht werden, welche Anforderungen für eine Realisierung von Radschnellwegen zu beachten sind. Mit den Untersuchungsergebnissen können die Realisierungschancen, aber auch potenzielle Realisierungshemmnisse für dieses neue Planungsinstrument bei Politik, Verwaltung und Bürgern transparent gemacht werden und andere Kommunen, die Radschnellwege einsetzen wollen, in Hinblick auf eine sachgerechte Diskussion unterstützt werden.

Wir erwarten uns von der Machbarkeitsstudie konkrete Entwürfe für Trassen zwischen den Städten

- Nürnberg – Erlangen
- Nürnberg – Fürth
- Erlangen – Herzogenaurach
- Herzogenaurach – Nürnberg
- Herzogenaurach – Fürth
- Fürth - Erlangen

Die Trassenentwürfe sollten in einer Planungstiefe der Leistungsphase 2 der HOAI (Vorplanung mit Kostenschätzung) liegen.



Oberbürgermeister - Eingang		
01. OKT. 2014		
Ref. <u>VI</u>	ZwBescheid	bis / am
Kopie an <u>III</u>	U-Entwurf	
	Ausl.-Vorlage	
	Rücksprache	
	Ref. Bespr.	

Der Bayerische Staatsminister des
Innern, für Bau und Verkehr

Joachim Herrmann, MdL

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung				
Eingang 09. OKT. 2014				
VZ <u>Zukunft Bauen</u> Bayern				
610.1	610.3	611	612	613
b.R.	b.Stell.	z.W.	K.	z.V.

Oberbürgermeister der Stadt Erlangen
Herrn Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91051 Erlangen

61 z. l. l. + Am
- Ø Wv z. Termin Zedschelling
Ø 61A Verh. 10.10.14 sc

München, 25. SEP. 2014
IID3-43526-011/09

Radschnellwege im Großraum Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für Ihr gemeinsames Schreiben vom 25. Juli 2014, mit dem Sie um Beteiligung des Freistaats Bayern an den Kosten einer Machbarkeitsstudie für Radschnellwege im Großraum Nürnberg bitten, danke ich.

Ich begrüße es außerordentlich, dass die Städte Nürnberg, Erlangen, Fürth und Herzogenaurach ein gemeinsames Konzept für Radschnellwege verfolgen und stimme sehr gerne zu, dass das weitere Vorgehen mit unmittelbarer Unterstützung durch das Staatliche Bauamt Nürnberg und die Regierung von Mittelfranken abgestimmt wird. Die Beteiligung der Regierung halte ich für zweckmäßig, damit neben den verkehrlichen und baulichen Fragen auch Fragen der Finanzierung und der Förderung der wohl überwiegend kommunalen Maßnahmen frühzeitig mit bedacht werden.

Auch eine finanzielle Unterstützung für eine Machbarkeitsstudie durch den Freistaat Bayern kann ich in dem Umfang zusagen, wie staatliche Aufgaben durch die Machbarkeitsstudie abgedeckt werden. Über Art und Umfang werden wir uns dann

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Ref. VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/021/2015

Machbarkeitsstudie Landesgartenschau in Erlangen - Vorstellung der Machbarkeitsstudie sowie Fraktionsantrag der SPD-Fraktion Nr. 004/2015

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Einbringung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Einbringung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.03.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.03.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.03.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Machbarkeitsstudie „Landesgartenschau Erlangen“ wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsschritte durchzuführen, um sich für eine Bewerbung für eine der nächstmöglichen Landesgartenschauen zu bemühen. Dazu sollen verwaltungsinterne Strukturen geschaffen werden, die dieses Projekt durchführen und umsetzen. Auch ist eine intensive Einbindung von Bürgern und Akteuren vorgesehen.

Der Fraktionsantrag Nr. 004/2015 der SPD Fraktion ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Eine Landesgartenschau wird nicht nur als einmaliger Event für ein Jahr in Erlangen, sondern vor allem auch als Instrument nachhaltiger Stadtentwicklung und für die Naherholung gesehen. Die Untersuchung der vorliegenden Machbarkeitsstudie umfasst daher ebenso Aspekte einer städtebaulichen Einbindung sowie der dauerhaften Nachnutzung.

Die Wirkungen einer Gartenschau bieten zwei entscheidende Vorteile: Einerseits findet für ein halbes Jahr eine Veranstaltung mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit statt. In der Regel werden dabei gärtnerische und umweltpädagogische und ökologische Schwerpunkte gesetzt, ebenso ist die Gartenschau ein Instrument des Stadtmarketing und der Tourismusförderung. Andererseits kann die Veranstaltung als ein Impulsgeber für die Stadtentwicklung verstanden werden. Meist wird eine Vielzahl von Projekten initiiert und gebündelt, die ihre Wirkung weit über das Ereignis hinaus entfalten. Die langfristigen sozialen und ökologischen Potentiale stehen zwar oft nicht so stark im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung, sind aber für viele Kommunen das entscheidende Argument, sich des stadtplanerischen Instrumentes einer Gartenschau zu bedienen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Stadt Erlangen hat beschlossen, die Machbarkeit der Ausrichtung einer Landesgartenschau zu prüfen. Für die Durchführung der Veranstaltung kommen verschiedene Flächen in Frage, deren Eignung in der vorliegenden Studie nach verschiedenen Kriterien geprüft wird.

Die vorliegende Studie dient als Grundlage zur Entscheidungsfindung. Unterschiedliche Flächenszenarien wurden anhand von Kriterien verglichen, welche für die Durchführung einer Landesgartenschau sowie für eine nachhaltige Nutzung der neu gestalteten Flächen besondere Relevanz besitzen. Bewertet wurden sieben verschiedene Untersuchungsräume im Stadtgebiet nach folgenden Kriterien:

- Freiraumvernetzung / Naherholungseffekt für die Bevölkerung
- Städtebauliche Potentiale / Verbindung zur Innenstadt
- Nachhaltigkeit der Daueranlagen / Erlebnisvielfalt
- Flächenzuschnitt / Funktionalität der Flächen
- Erschließung / Andienung / Verfügbarkeit

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Es wurden auch erst Sondierungsgespräche mit einzelnen Grundstückseigentümern geführt. Diese Gespräche sollen auch bei einer Entscheidung für einen Flächenumgriff intensiviert und fortgesetzt werden.

Um die Potentiale und Synergieeffekte einer Landesgartenschau mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu koppeln, bedarf es weiterer Untersuchungen des vom Stadtrat bevorzugten Areals. In den weiteren Schritten werden beispielsweise Aussagen bezüglich konkretisierten Arealszuschnitten, räumlichen Vernetzungen, baulichen Entwicklungen und deren Nutzung, benötigte Infrastrukturen sowie zeitlichen Rahmensetzungen weiter verifiziert.

Nächstmöglicher Bewerbungstermin ist der 10. März 2015, nächstmögliche Ausrichtung im Jahr 2022.

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 derzeit nicht benötigt. Benötigte Mittel werden 2015 für den Haushalt 2016 angemeldet
- ☐ sind vorhanden auf IvP-Nr. bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Landesgartenschau Erlangen 2022 Machbarkeitsstudie
Fraktionsantrag Nr. 004/2015 der SPD Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

LANDESGARTENSCHAU ERLANGEN 2022

Machbarkeitsstudie



Stadt Erlangen | Referat VI | Planen und Bauen |
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Stand: 27.11.2014

INHALT

1.	ANLASS UND ZIEL	3
2.	PLANUNGSGRUNDLAGEN	3
3.	LANDESGARTENSCHAUEN IM KONTEXT DER STADTENTWICKLUNG	3
3.1	PLANERISCHE ANSÄTZE	3
3.1.1	BEISPIELPROJEKTE	5
3.2	LANDESGARTENSCHAUEN IN BAYERN	16
3.2.1	STATISTISCHE WERTE SEIT 1990	16
3.2.2	FLÄCHENGRÖSSE	16
3.2.3	INVESTITIONS- UND DURCHFÜHRUNGSKOSTEN	17
3.2.4	FOLGEKOSTEN	18
3.2.5	INDIREKTE WIRKUNGEN	18
4.	ERFAHRUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	19
5.	MÖGLICHE FLÄCHENSZENARIEN	20
5.1	REGNITZWIESEN NORD - VARIANTE 1	23
5.2	REGNITZ / SCHWABACH - VARIANTE 2	26
5.3	SCHWABACHAU WEST - VARIANTE 3	29
5.4	SCHWABACHAU OST - VARIANTE 4	31
5.5	REGNITZ / GROSSPARKPLATZ - VARIANTE 5	33
5.6	BACHGRABENAUE - VARIANTE 6	36
5.7	BIMBACHAU - VARIANTE 7	39
6.	VERGLEICH DER FLÄCHENSZENARIEN	41
6.1	BEWERTUNGSKRITERIEN	41
6.1.1	FREIRAUMVERNETZUNG	41
6.1.2	STÄDTEBAULICHE POTENTIALE	41
6.1.3	VERBINDUNG ZUR INNENSTADT	42
6.1.4	NACHHALTIGKEIT DER DAUERANLAGEN	42
6.1.5	ERLEBNISVIELFALT	42
6.1.6	FLÄCHENZUSCHNITT	43
6.1.7	FUNKTIONALITÄT DER FLÄCHEN	43
6.1.8	ERSCHLIESSUNG / ANDIENUNG	43
6.1.9	VERFÜGBARKEIT	43
6.2	BEWERTUNGSMATRIX	44
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	46
	IMPRESSUM	46

1. ANLASS UND ZIEL

Die Stadt Erlangen hat beschlossen, die Machbarkeit der Ausrichtung einer Landesgartenschau zu prüfen. Für die Durchführung der Veranstaltung kommen verschiedene Flächen in Frage, deren Eignung in der vorliegenden Studie nach verschiedenen Kriterien geprüft wird. Nächstmöglicher Bewerbungstermin ist der 10 März 2015, nächstmögliche Ausrichtung im Jahr 2022.

Eine Gartenschau wird heutzutage nicht nur als einmaliger Event, sondern vor allem auch als Instrument nachhaltiger Stadtentwicklung gesehen. Die Untersuchung der Machbarkeit umfasst daher ebenso Aspekte der städtebaulichen Einbindung sowie der dauerhaften Nutzung.

2. PLANUNGSGRUNDLAGEN

Die vorliegende Studie basiert auf vorhandenen Karten- und Planunterlagen, Luftbildern, statistischen Daten. Insbesondere wurden folgende Unterlagen verwendet:

- Kataster der Stadt Stadt Erlangen
- Ortho-Luftbilder
- Lage von Hochwasserschutzgebieten
- Empfehlungen zur Bewerbung der Fördergesellschaft Bayerische Landesgartenschauen
- statistische Angaben zu Landesgartenschauen in Bayern

3. LANDESGARTENSCHAUEN IM KONTEXT DER STADTENTWICKLUNG

3.1 PLANERISCHE ANSÄTZE

Bereits seit dem 19. Jahrhundert werden in Deutschland Gartenschauen durchgeführt. Vor allem in den letzten Jahrzehnten haben sich die Veranstaltungen von einer reinen „Blümchenschau“ zu einem Instrument nachhaltiger Stadtentwicklung gewandelt. So ist es an vielen Orten gelungen, stadtbildprägende Grünzüge anzulegen, industrielle Brachen zu sanieren oder militärische Konversionsstandorte zu attraktiven Wohnsiedlungen zu entwickeln.

Als Beispiele für nachhaltige Wirkungen seien genannt:

Stuttgart: „Grünes U“ - Entwicklung eines städtischen Grünzuges

http://de.wikipedia.org/wiki/Gr%C3%BCnes_U



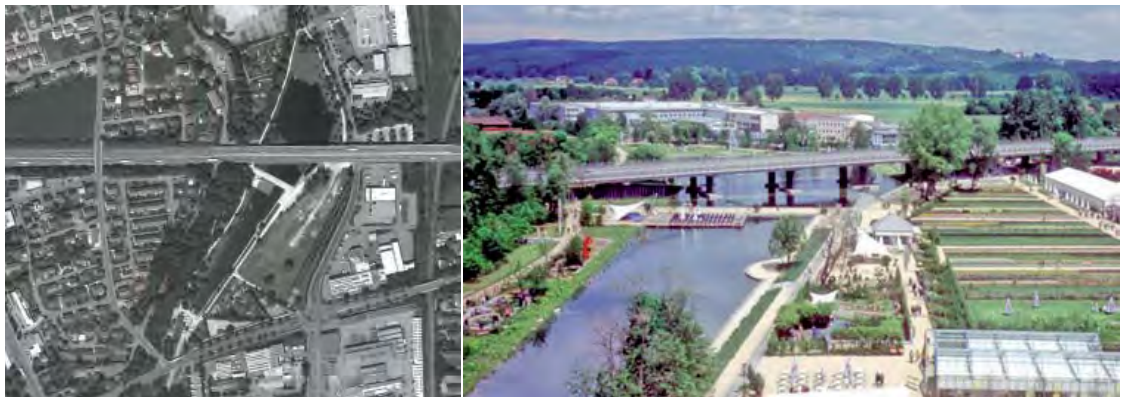
Neu-Ulm: Entwicklung neuer Wohnstandorte

<http://nu.neu-ulm.de/de/stadt-politik/stadtentwicklung/stadtplanung/wiley/>



Memmingen: Entwicklung eines Grünzuges beidseits der A96

http://de.wikipedia.org/wiki/Landesgartenschau_Memmingen_2000#cite_ref-1



Die Wirkungen einer Gartenschau sind aus zwei Perspektiven heraus zu betrachten. Einerseits findet für ein halbes Jahr eine Veranstaltung mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit statt. In der Regel werden dabei gärtnerische und umweltpädagogische Schwerpunkte gesetzt, ebenso ist die Gartenschau ein Instrument des Stadtmarketing und der Tourismusförderung. Andererseits kann die Veranstaltung als ein „Katalysator“ der Stadtentwicklung verstanden werden. Meist wird eine Vielzahl von Projekten initiiert und gebündelt, die ihre Wirkung weit über das Ereignis hinaus entfalten. Die langfristigen sozialen und ökologischen Potentiale stehen zwar oft nicht so stark im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung wie die gärtnerischen und kulturellen Events, sind aber für viele Kommunen das entscheidende Argument, sich des stadtplanerischen Instrumentes einer Gartenschau zu bedienen.

3.1.1 BEISPIELPROJEKTE

Im Folgenden sind einige Beispielprojekte zusammengestellt, die die Bandbreite der Flächenkonstellationen und dauerhaften Wirkungen von Gartenschauen aufzeigen.

BURGHAUSEN 2004

Projektzeitraum: 2000-2004

Fläche: 22,4ha

Bundesland: Bayern



Vorher - Bürgerhaus mit Spielwiese



Nachher - Bürgerhaus mit neuem Wasserspielplatz

Vorher - Parkplatz / Lagerplatz



Nachher - neue Flächennutzung als „Spielgebirge“

Vorher - Parkplatz / Lagerplatz



Nachher - Gartenband im Stadtpark

Vorher - Verkehrsstraße (hier: Abrissarbeiten)



Nachher - neue Nutzung als Stadtpark (Blütenhain)

BAMBERG 2012

Projektzeitraum: 2010-2012

Fläche: 20ha

Bundesland: Bayern



Vorher - Ehemaliges Erbagelände als Industriebrache



Nachher - Landesgartenschau 2012



Vorher - ehemalige Spinnerei



Nachher - neues Campusgelände

Impressionen Landesgartenschau Bamberg 2012



Bodenmodellierung



Eingang



neue Verbindungen



Aussichtspunkt



Spielplatz

REICHENBACH 2009

Projektzeitraum: 2006-2009

Fläche: 13ha

Bundesland: Sachsen



Vorher



Nachher

Impressionen Landesgartenschau Reichenbach 2009



LÖBAU 2012

Projektzeitraum: 2009-2012

Fläche: 14ha

Bundesland: Sachsen





Vorher - ehemalige Zuckerfabrik



Nachher - Blumen- und Festhalle



Vorher - Brache im Gelände



Nachher - umgestaltete Mühleninsel



Vorher - ehemaliges Absetzbecken



Nachher - begehbare Wasserbecken

3.2 LANDESGARTENSCHAUEN IN BAYERN

In Bayern werden seit 1980 Landesgartenschauen durchgeführt, jeweils im Wechsel mit der Veranstaltung „Natur in der Stadt“, die sich eher an kleinere Städte richtet. Die Durchführung der Ausstellungen wird von der „Fördergesellschaft Bayerische Landesgartenschau“ (München) betreut.

Im Vergleich zurückliegender Gartenschauen zeigen die Konzepte und Daten eine große Spannweite. Je nach den Möglichkeiten einer Kommune gestaltet sich auch der Aufwand für Vorbereitung und Durchführung sehr variabel.

3.2.1 STATISTISCHE WERTE SEIT 1990

Jahr	Ort	Fläche in ha	Investition in Mio Euro	Durchführung in Mio Euro	Besucher in Mio
1990	Würzburg	14	9,2	6,5	2,5
1992	Ingolstadt	20	22,4	7,6	2,2
1994	Hof (Saale)	18	8,0	6,6	1,0
1996	Amberg	33	10,2	6,4	1,1
1998	Neumarkt/ Opf.	30	13,8	6,1	1,1
2000	Memmingen	17	9,6	7,1	1,3
2002	Kronach	16	7,3	6,1	0,6
2004	Burghausen	24	10,9	5,6	0,9
2006	Marktreidwitz	14	13,6	6,1	0,5
2008	Neu - Ulm	30	11,0	8,3	0,8
2010	Rosenheim	15	12,2	7,6	1,0
2012	Bamberg	22	18,0	11,0	1,1
2014	Deggendorf	17	11,0	7,9	0,8
2016	Bayreuth				
2018	Würzburg				
2020	Ingolstadt				
Mittelwerte		20,8	12,1	7,1	1,2

Quelle: Fördergesellschaft Bayrische Landesgartenschau GmbH, München

<http://www.landsgartenschau.de/gartenschauen/landsgartenschauen/>

In der Zusammenstellung wird deutlich, dass die statistischen Werte eine hohe Streuung aufweisen. Dies hat seine Ursache in den sehr unterschiedlichen örtlichen Bedingungen, sowohl die zur Verfügung stehende Fläche als auch die Finanzierung betreffend. Da die reinen Zahlen teilweise nur schwer in einen Vergleich gebracht werden können, werden im folgenden einzelne Faktoren näher erläutert.

3.2.2 FLÄCHENGROSSE

Die Größe und der Zuschnitt der Flächen richten sich nach den konkreten örtlichen Möglichkeiten. Sowohl kompakte als auch dezentrale Konzepte haben sich bewährt. Häufig wird die Kernfläche der Ausstellung mit weiteren Ergänzungsflächen („Korrespondenzflächen“) kombiniert. Auf diese Weise können z.B. wertvolle städtische Areale, die jedoch keiner Neugestalt-

tung bedürfen, in die Veranstaltung einbezogen werden.

Die Flächengröße einer Landesgartenschau bewegt sich meist zwischen 15 und 30 ha. Die zusammenhängend erlebbare Kernfläche umfasst in einigen Fällen nur einen Teil der Gesamtfläche (z.B. Burghausen 10ha, Neumarkt 17ha).

3.2.3 INVESTITIONS- UND DURCHFÜHRUNGSKOSTEN

Die Kosten einer Landesgartenschau setzen sich aus Eigenmitteln der Kommune sowie einer Reihe unterschiedlicher Fördermittelbeträge zusammen. Sie werden in einem Investitions- und einen Durchführungshaushalt dargestellt.

Eine umfängliche Einschätzung des wirtschaftlichen Ergebnisses einer Gartenschau kann nur unter Berücksichtigung auch jener Aspekte getroffen werden, die über den unmittelbaren kommunalen Handlungsbereich hinausgehen. Dies sind insbesondere die touristischen Effekte, die Imagewirkung, das Steueraufkommen und die Wertsteigerung sowie auch soziale Wirkungen. Wegen der dazu kaum vorhandenen Daten wird eine rein bilanztechnische Auswertung im Sinne von „Ausgaben“ und „Einnahmen“ immer unvollständig bleiben.

In der Betrachtung zurückliegender bayerischer Gartenschauen zeichnen sich jedoch Erfahrungen ab, die eine Grundlage für eine Bewerbung der Stadt Erlangen darstellen können.

Investitionskosten

Der Investitionshaushalt einer Landesgartenschau umfasst im Kern den Bau der dauerhaft genutzten Freianlagen sowie weiterer Infrastrukturelemente. Dies können z.B. Straßen, Brücken, Gebäude, wasserbauliche Anlagen oder erschließende Infrastruktur sein.

Laut Förderbedingungen des Freistaates Bayern sind die Kosten der Freianlagen zu 50% förderfähig, bis zu einer maximalen Summe von 3,6 Mio Euro. Daraus ergibt sich ein „Kernbudget“ von 7,2 Mio Euro für eine öffentliche Grünanlage mit einem kommunalen Eigenanteil von 3,6 Mio Euro.

Alle bisherigen Austragungsorte haben darüberhinaus weitere Maßnahmen - meist ebenso unter Inanspruchnahme von Fördermitteln - realisiert. Die Höhe des Investitionshaushaltes kann demzufolge sehr unterschiedlich sein, abhängig vom Umfang ergänzender Projekte.

Als ein aktuelles Beispiel einer gemischten Finanzierung von Landesgartenschauen kann die LGS Deggendorf 2014 dienen:

<http://donaugartenschau.de/gartenschau/daten-fakten/kosten/>

Durchführungskosten

Die Kosten für die Veranstaltung im Jahr der Gartenschau sind im Durchführungshaushalt zusammengefasst und liegen in der Regel zwischen 6,0 und 8,0 Mio Euro. Darin sind z.B. die tägliche Bewirtschaftung, das Marketing sowie kulturelle Aktivitäten enthalten.

Diese Kosten werden durch die Kommune getragen und vor allem aus Eintrittsgeldern, Werbeeinnahmen und Sponsorengeldern gegenfinanziert. Die erzielten Einnahmen lagen bisher zwischen 70% und 90% der Ausgaben, können in Ausnahmefällen bei entsprechendem Besucheraufkommen bis 100% ansteigen (Würzburg 1990).

Auswirkungen auf den Durchführungshaushalt haben vor allem der Zuschnitt der Einzelflächen (Betriebskosten), der Umfang der geplanten Veranstaltungen, die Intensität des Marketings sowie natürlich die letztlich erzielten Besucherzahlen. Diese wiederum sind beeinflusst von der Größe des Einzugsgebietes, der verkehrlichen Erreichbarkeit sowie auch dem Wetter während der Veranstaltung (v.a. Wochenende).

Grundsätzlich kann eingeschätzt werden, dass die Durchführung einer Landesgartenschau in Erlangen auf eine hohes Besucherpotential zurückgreifen könnte. Die Lage in der Metro-

polregion Nürnberg sowie die sehr gute verkehrliche Anbindung lassen eine Konstellation entstehen, die von überdurchschnittlich guten Rahmenbedingungen gekennzeichnet ist.

Eigenmittel

Aufgrund der sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen kann eine feste Größe für die nötigen kommunalen Eigenmittel nicht angegeben werden.

Die vollständige Inanspruchnahme der LGS-Fördermittel des Freistaates für die investiven Kernmaßnahmen (Investitionshaushalt) bedingt einen Eigenanteil von 3,6 Mio Euro. Diese Summe ist somit als ein „investiver Sockelbetrag“ zu betrachten, der jedoch nur für förderfähige Freianlagen (Park- und Gartenanlagen) eingesetzt werden kann. Durch die Abwicklung ergänzender Projekte kann sich der Betrag entsprechend erhöhen.

Für die Durchführung der Veranstaltung (Durchführungshaushalt) ist - je nach Besucherzahl - eine Bezuschussung von 10-30% zu kalkulieren. Unter Zugrundelegung bisheriger Erfahrungswerte würde dies einer Spanne von ca. 0,7 bis 2,1 Mio Euro entsprechen, bei optimalen Bedingungen kann der Wert auch unterschritten werden.

Quelle: Fördergesellschaft Bayerische Landesgartenschauen GmbH

<http://www.landesgartenschau.de/durchfuehrung/finanzierung/>

3.2.4 FOLGEKOSTEN

Je nach Nutzungskonzeption werden in der Regel für die dauerhafte Nachnutzung der LGS-Anlagen Folgekosten anfallen. Dies betrifft z.B. den Pflegeaufwand für Grünanlagen, Winterdienst, Abfallbeseitigungskosten, ggf. Betriebskosten für Gebäude.

Im Ergebnis einer nachhaltig angelegten Konzeption bestehen Möglichkeiten, diese Kosten zu minimieren bzw. langfristig auch Einnahmen zu erzielen. So können durch eine geeignete Flächenbewirtschaftung (z.B. Grünland, Gemüseanbau, Umtriebsplantage) im Gegensatz zu einer klassischen Parkpflege positive Salden erreicht werden. Auch eine Verpachtung an Gastronomie- oder Veranstaltungsbetriebe (z.B. Weiternutzung der Parkbühne) kann nachhaltige Erträge sichern.

Zur Ausschöpfung dieser Potentiale ist jedoch ein intelligentes Nutzungskonzept erforderlich, welches sich auch gestalterisch von klassischen Parkbildern löst und unter Berücksichtigung kommunaler Haushaltentwicklungen eine langfristig effektive Flächenbewirtschaftung ermöglicht. Vor allem Energie- und Stoffkreisläufe sind unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu betrachten, eine Partnerschaft kommunaler und privater Akteure kann hier starke Synergien erzeugen.

3.2.5 INDIREKTE WIRKUNGEN

Neben den direkten Wirkungen auf die Situation der Kommune zeigt eine Landesgartenschau ebenso eine Reihe von indirekten Wirkungen, die sowohl finanzieller als auch sozialer und ökologischer Natur sind. Hier sind insbesondere zu nennen:

- temporärer Zuwachs an Arbeitsplätzen in Kommune und Umland
- Erhöhtes Steueraufkommen durch Beschäftigte und Touristen (Hotel, Gastronomie, Einzelhandel)
- langfristige Wertsteigerung umliegender Grundstücke
- öffentliche Wohlfahrtswirkungen (Parkanlagen, Spiel- und Sportplätze)
- umweltpädagogische Nutzungen (z.B. Schulgärten, „Grüne Klassenzimmer“)
- Verbesserung verkehrlicher Infrastruktur (z.B. Verkürzung von Wegebeziehungen)

- Reduzierung von Einleitkosten (z.B. Regenentwässerung als Versickerung)
- ökologische Aufwertung monostrukturierter Flächen (z.B. Landwirtschaft)
- Aufwertung von Fließgewässern (gemäß Wasserrahmenrichtlinie)
- Maßnahmen der Habitatentwicklung (z.B. Nistmöglichkeiten, Fischtreppe)
- Hochwasserschutz
- Bereitstellung von Ausgleich- und Ersatzflächen
- Verminderung der Feinstaubbelastung
- Verringerung der Lärmemissionen (z.B. Lärmschutzwände, Bodenmodellierung)

Eingesetzte Eigenmittel, erzielbare Einnahmen sowie die langfristigen Folgewirkungen sollten im Zusammenhang betrachtet werden. Ähnlich der Investitionen in Schulbauten oder der Subventionierung kultureller Aktivitäten kann der Erfolg einer Landesgartenschau nicht unmittelbar monetär gemessen werden. Jedoch ist es unabdinglich, auch die finanziellen Rahmenbedingungen so zu steuern, dass sich die eingesetzten Mittel und die sozialen und ökologischen Auswirkungen in einem angemessenen Verhältnis bewegen.

4. ERFAHRUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Aufgrund bisheriger Erfahrungen können für eine Landesgartenschau in Erlangen einige grundsätzliche Empfehlungen gegeben werden.

Zunächst sollten Flächen zur Verfügung stehen, die einen Umfang von 15-30 ha umfassen. Die Größe der Kernfläche sollte dabei mindestens 10ha betragen. Eine Teilung der Ausstellungsflächen ist nicht unüblich, das eintrittspflichtige Gelände sollte aber wegen der damit zusammenhängenden Durchführungskosten nicht zu sehr zersplittert sein (i.d. Regel max. 3 eintrittspflichtige Teilflächen).

Für eine geplante Gartenschau müssen Flächen gewählt werden, die auch langfristig verfügbar sind. Voraussetzung für eine Förderung durch den Freistaat Bayern sind das kommunale Eigentum oder eine langfristige Anpachtung. Temporäre Maßnahmen wie z.B. kulturelle Veranstaltungen sowie nicht nachhaltige Maßnahmen (z.B. unangemessene Flächenversiegelung) sind größtenteils nicht förderfähig.

Da das Kerngelände für die halbjährige Ausstellung eintrittspflichtig und eingezäunt ist, wird dafür nicht jede Fläche in Frage kommen. Daher sollten von Beginn an Strukturen entwickelt werden, die sich auf ein vernetztes Freiflächensystem gründen. Dabei sind vorhandene Flächen, die mit einem angemessenen Aufwand in einen attraktiven Zustand versetzt werden können, durchaus integrierbar.

Trotz der Bezeichnung „Gartenschau“ wird sich der überwiegende Teil der Flächen eher als eine weitläufige Parkanlage oder sogar extensiv gepflegte Kulturlandschaft präsentieren. Ziel der ausgereichten Fördermittel ist es „...in bayerischen Städten und Gemeinden eine nachhaltige Stadtentwicklung zu unterstützen, indem Landschaftsräume und Freiflächen geschaffen oder bestehende optimiert und weiterentwickelt werden.“ Deshalb ist es weder angestrebt noch erforderlich, im gesamten Gelände intensive gärtnerische Flächen anzulegen. Vielmehr sind diese Bereiche als ausgewählte gestalterische Akzente, als Höhepunkte der Ausstellung zu verstehen.

Quelle: Ziele und Grundsätze zur Durchführung von Landesgartenschauen

http://www.landesgartenschau.de/fileadmin/user_upload/pdf/2013-11-19_Ziele_LGS__und_NiS_final.pdf

Die Lage der Kernbereiche sollte möglichst so gewählt werden, dass auch Teile der Innenstadt sowie weitere touristisch interessante Gebiete tangiert werden. Bei Daueranlagen kann zusätzlich ein nachhaltiger, wertsteigernder Effekt erreicht werden, wenn diese künftig

angrenzenden Wohnnutzungen bzw. kulturellen Einrichtungen zur Verfügung stehen („Central-Park-Effekt“).

Checkliste LGS Erlangen 2022

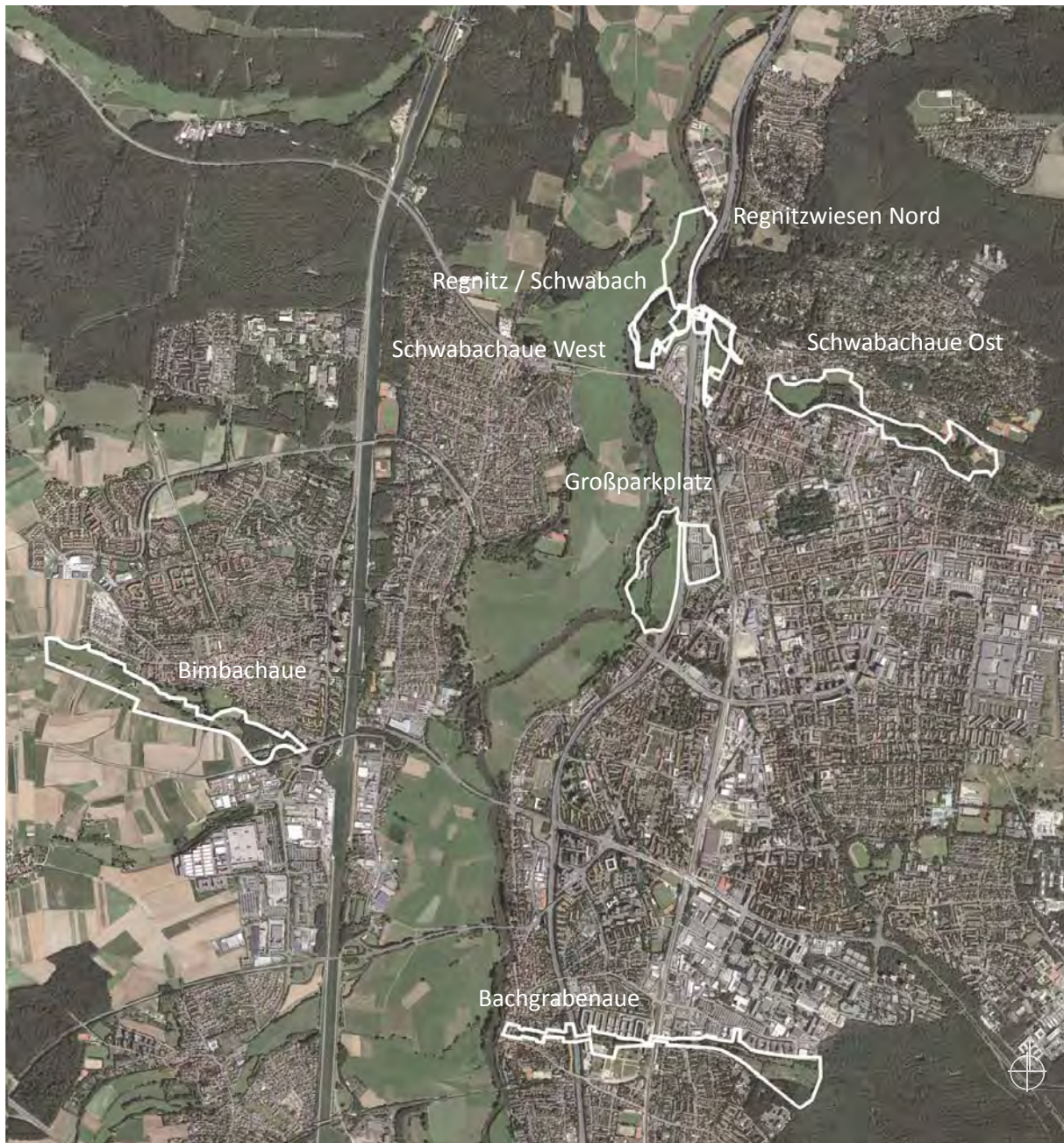
- Gesamtfläche ca. 15-30 ha
- Kerngelände (eintrittspflichtig) mind. 10ha
- max. 3 eintrittspflichtige Teilflächen
- möglichst innenstadtnahe Lage (Förderung des Tourismus)
- Benachbarung zur Wohnnutzung ist anzustreben
- Korrespondenzflächen als attraktive (ggf. auch eintrittsfreie) Ergänzungen
- Kernbudget Freianlagen = 7,2 Mio Euro
- max. Förderung 50% = 3,6 Mio Euro durch Freistaat Bayern
- Eigenanteil 3,6 Mio der Gesamtsumme Investition als Sockelbetrag
- geförderte Flächen (Kerngelände) müssen mind. 20 Jahre öffentlich zugänglich sein (Eigentum oder langfristige Pacht)
- nur dauerhaft verbleibende Freianlagen sind aus LGS-Programm förderfähig
- temporäre Maßnahmen sind (aus dem LGS-Programm) nicht förderfähig
- flankierende Projekte (ggf. mit eigener Förderung) zusätzlich möglich
- Durchführung trägt Kommune, überwiegend durch Eintrittsgelder finanziert

5. MÖGLICHE FLÄCHENSZENARIEN

Für die Durchführung einer Landesgartenschau in Erlangen wurden zunächst verschiedene Flächenszenarien vorausgewählt, die aufgrund ihrer Größe und Lage als grundsätzlich geeignet erscheinen. Die Verschiedenartigkeit der Konstellationen macht es möglich, die Chancen Problemstellungen einer Landesgartenschau aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten.

Einige Flächen liegen in hochwasserbeeinflussten Bereichen. Die potentiellen Ausstellungsbe-
reiche wurden daher so zugeschnitten, dass jeweils größere Anteile relativ hochwassersicher
sind, d.h. statistisch nur im Bereich eines hundertjährigen Hochwassers (HQ100) liegen.
Vor allem in der Regnitzauere treten jedoch auch häufigere Hochwasserereignisse auf (HQ5-
20). Dauerhafte Anlagen wie auch Ausstellungsbereiche sind daher so zu konzipieren, dass
durch eine temporäre Überflutung möglichst wenig Beeinträchtigungen entstehen.

Obwohl in der Zuordnung möglicher Flächen bereits auf eine sinnvolle Grenzziehung geach-
tet wurde, sind auch weitere Konstellationen denkbar. Insbesondere im Verlauf der Flußauen
von Schwabach und Regnitz sind bei einer grundsätzlichen Entscheidung für die Ausrichtung
einer Gartenschau daher weitere Optimierungen zu empfehlen.



Lage der Flächen im Stadtgebiet



Lage der Flächen im Überschwemmungsgebiet

Überschwemmungsgebiete HQ₁₀₀

-  Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
-  Vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete

Hochwassergefahrenflächen

-  Hochwassergefahrenflächen HQ_{häufig}
(Hochwasser 5 - 20 mal in 100 Jahren)
-  Hochwassergefahrenflächen HQ₁₀₀
(Hochwasser mind. einmal in 100 Jahren)
-  Hochwassergefahrenflächen HQ_{extrem}
(Hochwasserrestrisiko)

5.1 REGNITZWIESEN NORD - VARIANTE 1

- Kerngebiet ca. 22 ha
- Flächen entlang der Regnitz, westlich der Autobahn
- Verknüpfung mit Schwabachaue



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Grundstücksverhältnisse

Beschreibung Variante 1:

Der Flächenumgriff erstreckt sich über Bereiche der Regnitzwiesen nördlich von Erlangen, hauptsächlich westlich des Flußlaufes. In der reich gegliederten Landschaft, bestehend aus weitläufigen Wiesenflächen, Gewässern und Uferstreifen, ist eine abwechslungsreiche Vegetationskulisse gegeben. Es ist daher zu erwarten, dass eine hier stattfindende Landesgartenschau eine hohe „Basis-Attraktivität“ aufweisen wird.

Ökologische und gestalterische Aufwertungsmöglichkeiten bestehen hauptsächlich in einer Extensivierung der Grünlandnutzung, gravierende Defizite bestehen jedoch nicht. Die Anlage weiterer Gewässer (z.B. Flachwasserzonen) oder eine partiell verbesserte Zugänglichkeit (Flachufer, Steganlage) zum Ufer könnten planerisch als besondere Themen entwickelt werden. Größere Eingriffe in vorhandene Uferzonen sollten jedoch aufgrund der hohen ökologischen Wertigkeit möglichst unterbleiben.

Die Flächen befinden sich in einer relativen Randlage zum Stadtzentrum, was die touristischen, kulturellen und wirtschaftlichen Synergieeffekte einer Gartenschau etwas einschränkt. Um diesen Effekt etwas abzumildern, wird eine städtebauliche und landschaftliche Verknüpfung mit korrespondierenden Flächen in der Schwabachau vorgeschlagen. Die Aufwertung der Wegeverbindung durch die Trassen von Autobahn und ICE-Strecke hindurch könnte den Landschaftsraum der Regnitzwiesen stärker mit dem städtischen Raum vernetzen.

Als eine weitere Korrespondenzfläche könnte der Burgberg einbezogen werden. Hier wäre es sinnvoll, die Machbarkeit einer Fußgängerbrücke über die Autobahn zu prüfen, um das Wegesystem der Burgberganlagen direkt mit der Regnitzau zu verknüpfen.

Als ein einschränkender Aspekt ist die große Nähe einiger Bereiche zur Autobahn zu benennen, wodurch stärkere Lärmimmissionen auftreten. Hier wäre der Einsatz von temporären oder dauerhaften Lärmschutzelementen zu prüfen.

Die Grundstücke befinden sich zu über 50% im Eigentum der Stadt, der ESTW bzw. des Freistaates. In Kombination mit temporärer Anpachtung sind damit gute Ausgangsbedingungen für eine Realisierbarkeit gegeben.

Fazit:

Insgesamt ist einzuschätzen, dass diese Variante zwar funktional gut realisierbar erscheint, aufgrund ihrer Entfernung zum Stadtzentrum und der Lärmimmissionen jedoch nicht optimal gelegen ist. Die städtebaulichen und ökologischen Aufwertungseffekte sind als nicht sehr hoch zu bewerten. Diese Flächenkonstellation wird daher für die Durchführung einer Landesgartenschau nicht empfohlen.

Wertungsrang: 6

5.2 REGNITZ / SCHWABACH - VARIANTE 2

- Kerngebiet ca. 15 ha
- Kombination Regnitz/ Schwabach
- Querung der Autobahn



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Grundstücksverhältnisse

Beschreibung Variante 2:

In dieser Variante werden zwei annähernd gleich große Teilflächen beidseitig von Autobahn und ICE-Strecke miteinander kombiniert. Damit entsteht ein positiver Vernetzungseffekt von Stadt und Landschaft, stadtnahe Flächen werden in das vorhandene System öffentlicher Freianlagen integriert. Auch in dieser Flächenkonstellation ist es möglich, die reich gegliederte Landschaft als attraktive Kulisse für die Ausrichtung der Gartenschau zu nutzen.

Neben der Aufwertung bereits vorhandener Verbindungswege (Unterführung) sowie ökologischer und gestalterischer Defizite besteht das große Potential einer städtebaulichen Verknüpfung im südlichen Bereich.

Der durchschnittlich etwas größere Abstand zur BAB lässt im östlichen Bereich (Regnitzwiesen) eine geringere Lärmemission als in Variante 1 erwarten. Der gesamte östliche Flächenteil ist nach der Fertigstellung der Bahntrasse ohnehin mit einem Lärmschutz versehen, was die Bedingungen für eine Ausstellung hier optimal erscheinen lässt.

Korrespondenzflächen könnten sowohl durch eine Verknüpfung mit den Burgberganlagen wie auch mit der Schwabachau genutzt werden. Die Ausdehnung der östlichen Teilfläche (Jahnstraße/Martinsbühler Straße) nach Süden ermöglicht eine unmittelbare Anbindung an das Stadtzentrum (z.B. als ein Haupteingangsbereich). Somit könnten starke Synergieeffekte entstehen, was sich positiv sowohl auf die Besucherfrequenzen in der Ausstellung wie auch im Stadtzentrum auswirken würde. Auch eine korrespondierende Einbeziehung des Altstädter Friedhofes als ein wertvoller, kontemplativer Grünraum ist denkbar.

Positiv wäre ein Ankauf bzw. eine temporäre Anpachtung von derzeit gärtnerisch genutzten Flächen im zentralen östlichen Bereich, was einem Erfolg der Veranstaltung sehr förderlich wäre. Dies ist jedoch keine unbedingte Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Gartenschau, da die im Eigentum der Stadt befindlichen Flächen bereits heute zwei unmittelbar benachbarte, zusammenhängend nutzbare Teilgebiete darstellen.

Fazit:

Sowohl die städtebauliche Lage als auch die Eigentumsverhältnisse sprechen für eine gute Realisierbarkeit dieser Variante. Die Aufwertung bisher nur eingeschränkt nutzbarer Bereiche und die thematische Entwicklung der Flächen entlang zweier Flussläufe lassen eine sehr hohe Attraktivität erwarten. Diese Flächenkonstellation ist daher für die Durchführung einer Gartenschau sehr gut geeignet.

Wertungsrang: 2

5.3 SCHWABACHAUE WEST - VARIANTE 3

- Kerngebiet ca. 13 ha
- Flächen entlang der Schwabach
- Verknüpfung mit Regnitzaue



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Grundstücksverhältnisse

Beschreibung Variante 3:

Auch die Variante 3 bezieht die Fläche entlang der Bahntrasse als Kerngebiet ein, umfaßt jedoch weitere Bereiche sowohl in westlicher (Regnitzwiesen) als auch östlicher (Schwabachau) Richtung.

Diese Flächenkonstellation ist aufgrund ihrer städtebaulichen Einbettung in der Lage, eine positive Ausstrahlung auf größere Stadtgebiete zu entwickeln, wobei es sich hierbei größtenteils um weitgehend intakte Areale handelt. Nachteilig ist der relativ große Abstand zwischen den beiden Hauptflächen, eine direkte Verbindung ist derzeit nicht möglich. Hier ist das städtebauliche Ziel zu verfolgen, mit dem Instrument der Gartenschau eine öffentliche Verbindung entlang der Schwabach zu schaffen. Bei einem Scheitern dieser Idee wären jedoch entsprechende Umwege durch die Besucher in Kauf zu nehmen.

Der Burgberg kann auch in dieser Variante positiv aktiviert werden, insbesondere sind auch Rundwege denkbar, die diese Anlagen in die Ausstellung integrieren. Weitere Korrespondenzflächen sind sowohl in der Regnitz- wie auch der Schwabachau möglich. Auch in dieser Flächenkonstellation kann die Gartenschau relativ nah an das Stadtzentrum geführt werden, zusätzlich bestehen Verknüpfungspotentiale im Bereich des Klinikums.

Die Flächen befinden sich zu ca. 50% im öffentlichen Eigentum, jedoch fehlen in beiden Bereichen relativ zentral gelegene Teile. Daher wird ein Zukauf bzw. eine Anpachtung von Flächen empfohlen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die durchgängige Verknüpfung entlang der Schwabach zu richten ist.

Fazit:

Die städtebauliche Lage dieser Variante kann eine schlüssige Grünverbindung entlang der Schwabach entwickeln, wobei die Aufwertungspotentiale nicht übermäßig groß sind. Ein gewisses Risiko besteht in der noch unsicheren Vernetzung der Flächen, so daß diese Konstellation nur mit starken Einschränkungen für die Durchführung einer Landesgartenschau empfohlen werden kann.

Wertungsrang: 5

5.4 SCHWABACHAUE OST - VARIANTE 4

- Kerngebiet ca. 23 ha
- Flächen entlang der Schwabach
- Teilung durch querende Wege



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Grundstücksverhältnisse

Beschreibung Variante 4:

Die Konstellation umfasst Flächen beidseits der Schwabach, die einen sehr starken räumlichen Zusammenhang aufweisen und daher zunächst für eine Landesgartenschau gut geeignet erscheinen. Einschränkender Aspekt sind jedoch die notwendigen Nord-Süd-Querungen (Papellierweg/Lammerstraße, Palmstraße, Bürgermeistersteg). Da während der Ausstellungszeit die öffentlichen Verkehrsbeziehungen nicht komplett unterbunden werden können, sind Teilungen der Fläche erforderlich. Bei der angestrebten Kompaktheit der Ausstellung wären ebenfalls die Wegeverbindungen in West-Ost-Richtung abschnittsweise neu zu organisieren. Die Lage in den Auenbereichen der Schwabach verspricht eine attraktive Einbettung der Gartenschau in vorhandene Vegetationskulissen. Vor allem in den Randbereichen (z.B. Ebrardtstraße / Lautnerweg) sind z.T. städtebauliche bzw. landschaftliche Defizite vorhanden, die im Zuge der Gartenschau wirksam behoben werden könnten.

Der Burgberg als potentielle Korrespondenzfläche kann nur auf indirektem Wege angebunden werden, wodurch sich eine Einbeziehung der Anlagen in das Ausstellungskonzept etwas schwieriger gestaltet. Östlich und westlich ergeben sich jedoch gute Verknüpfungsmöglichkeiten entlang der Flusstäler. Die Lage zum Stadtzentrum und zum Bahnhof ist als nicht optimal einzuschätzen, ggf. könnten aber auch in dieser Flächenkonstellation Verknüpfungspotentiale im Klinikgelände südlich der Schwabachau genutzt werden.

Über die Hälfte der Flächen befinden sich im öffentlichen Eigentum, im östlichen Bereich fast 100%. Um die zentralen Bereiche besser zu integrieren, sind hier ggf. Zukäufe bzw. Anpachtungen sinnvoll.

Fazit:

Die Variante erstreckt sich innerhalb einer gut geeigneten Flächenkulisse entlang der Flussaue, wird jedoch durch einige öffentliche Wegebeziehungen zergliedert. Aufwertungspotentiale sind vorhanden, jedoch sind die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem städtischen Grünsystem nicht optimal. Die Variante kann daher nur mit Einschränkungen für die Ausrichtung einer Landesgartenschau empfohlen werden.

Wertungsrang: 4

5.5 REGNITZ / GROSSPARKPLATZ - VARIANTE 5

- Kerngebiet ca. 21 ha
- Kombination aus Flächen an der Regnitz und Freiraum Großparkplatz
- Bauflächen ggf. temporär nutzbar



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Grundstücksverhältnisse

Beschreibung Variante 5:

Die besondere Herausforderung, aber auch das Potential dieser Konstellation besteht in der Kombination zweier sehr unterschiedlicher Bereiche. Während die Regnitzaue einen stark landschaftlichen, in Gewässernähe sogar naturnahen Charakter aufweist, ist der Großparkplatz als eine unternutzte Fläche mit hohem städtebaulichem Entwicklungspotential zu bezeichnen. Wenn es gelingt, die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung mit dem Instrument einer Landesgartenschau zu kombinieren, können starke Synergien ausgelöst werden.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Stadtzentrum kann hier ein Verknüpfungsraum entwickelt werden, der die verlorengegangene Beziehung zur Regnitz stärkt und einen Gewinn für das urbane Freiraumsystem darstellt. Die Verbindung von Großparkplatz und Regnitzwiesen stärkt einerseits die Anbindung an die Landschaftsachse beidseits der Regnitz, andererseits aber auch die Verbindungen in Richtung Alterlangen.

Die Flächen im Flussraum weisen vor allen entlang der Wasserläufe bereits ein hohes ökologisches Potential auf, woraus sich ein gewisses Schutzbedürfnis ergibt. So sind z.B. umfangreiche Eingriffe in die Uferrandvegetation zu vermeiden. Andererseits sind im Bereich der intensiven Grünlandnutzung auch noch Entwicklungspotentiale vorhanden. Eine Extensivierung könnte hier die Biodiversität stärken und zu einer stärkeren Vernetzung von Ökosystemen beitragen.

Ein beeinträchtigender Faktor ist auch in dieser Variante der Lärmeintrag in die westliche Teilfläche, was in der konkreten Planung durch entsprechende Abstände zu berücksichtigen wäre. In der Annahme, dass in der östlichen Teilfläche bereits zu einem frühen Zeitpunkt die ohnehin nötigen Lärmschutzmaßnahmen (Schutzwand bzw. Teilbebauung) realisiert werden, würden hier gute Bedingungen für die Durchführung der Ausstellung geschaffen werden können.

Eine optimale Einbeziehung des Großparkplatzes könnte gelingen, wenn die zeitliche Planung beider Entwicklungsmaßnahmen aufeinander abgestimmt werden kann. So ist es z.B. sinnvoll, dass mit der Gartenschau bereits die auch später dauerhaft als Freiraum genutzten Bereiche (z.B. Stadtplätze, urbaner Park) hergestellt werden. Die für eine Bebauung vorgesehenen Flächen sind dagegen während der Ausstellung temporär (z.B. als Veranstaltungsfläche) gut nutzbar.

Besonders hervorzuheben ist die unmittelbare Nähe zum Stadtzentrum und zum Bahnhof. Vor allem dieser Aspekt, ermöglicht eine „Gartenschau der kurzen Wege“, vermindert die verkehrlichen Probleme an Spitzentagen und stärkt die touristischen und wirtschaftlichen Synergien.

Korrespondenzflächen könnten vor allem als nördlicher und südlicher Anschluss der Regnitzwiesen einbezogen werden. Auch wäre es denkbar, den südlich gelegenen Neustädter Friedhof in das Konzept einzubinden.

Die Grundstücke sind auf dem Großparkplatz bereits komplett im städtischen Besitz, in den Regnitzwiesen zu ca. 50%. Obwohl in den südlichen Teilflächen bereits heute eine zusammenhängende Ausstellungsfläche ausgewiesen werden könnte, würde die Situation sich durch den Erwerb bzw. die Anpachtung zentral gelegener Flächen noch verbessern lassen.

Fazit:

Aus städtebaulicher Perspektive ist diese Flächenkonstellation mit den weitaus größten Potentialen versehen. Bei einer Koordination von urbaner Entwicklung und Gartenschau können an dieser Stelle hohe Synergien entstehen. Diese Variante wird daher vorzugsweise zur weiteren Untersuchung empfohlen.

Wertungsrang: 1

5.6 BACHGRABENAUE - VARIANTE 6

- Kerngebiet 20 ha
- Flächen entlang des Bachgrabens



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Beschreibung Variante 6:

Das Gebiet der Bachgrabenaue entwickelt sich beidseits des Gewässers und weist sehr abwechslungsreiche landschaftliche Szenerien auf. Als ein fast vollständig ausgeprägter städtischer Grünzug verbindet er die Regnitz im Westen mit dem Waldgebiet der Brucker Lache im Osten. Allerdings ist anzumerken, dass die Fläche mehrfach geteilt ist (Bahn, Autobahn, Straße) und auch an anderen Stellen während der Gartenschau offene Wegeverbindungen erhalten bleiben müssen. Dies bringt einige logistische Probleme mit sich, die jedoch grundsätzlich lösbar erscheinen.

Auch dieses Gebiet ist in größtenteils in funktionierende städtische Strukturen eingebunden. Ein großes Potential ist jedoch die Verbesserung der Anbindung an das Siemens-Gelände. Hier können mit der angestrebten Umstrukturierung und Entwicklung zu einem weitgehend öffentlichen Campus große städtebauliche Synergien entstehen. Erstmals wird es möglich sein, das Gelände in direkten Beziehungen mit der Bachgrabenaue zu verknüpfen. Vor allem aber kann der bestehende Grünzug durch eine neue Nord-Süd-Verknüpfung viel besser in das bestehende Freiraumsystem integriert werden. Ein im Campus entstehender öffentlicher Freiraum könnte als korrespondierende Fläche in das Ausstellungskonzept einbezogen werden. Voraussetzung für die Nutzung dieser Synergien wäre die zeitliche Koordination mit der Entwicklung des Siemens-Campus.

Auch bei einem Erfolg dieser Strategie wären die Nachteile der großen Entfernung zum Stadtzentrum jedoch nicht vollständig zu beheben. Trotz der guten Verkehrsanbindung über die S-Bahn blieben die positiven Wirkungen auf das Stadtzentrum eher beschränkt.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Waldgebiet wird die Anbindung einer östlichen Korrespondenzfläche gut realisierbar sein, jedoch sind dabei die ökologisch wertvollen Zonen der Brucker Lache zu berücksichtigen. Direkte Verknüpfungen zur Regnitzaue erscheinen wegen der undurchlässigen Bebauungsstruktur als eher schwierig herstellbar.

Obwohl sich ein hoher Flächenanteil in öffentlichem Eigentum befindet, zeigt sich der zentrale Bereich in dieser Beziehung etwas problematisch. Derzeit ist hier eine Verbindung über öffentliche Grundstücke nicht herstellbar, was den Zusammenhang der Ausstellung stark schwächen würde. Sehr förderlich wären daher der Erwerb bzw. die Anpachtung der Flächen zwischen Bahn und Autobahn. Gleichfalls sollten die Möglichkeiten des Übergangs über die Fürther Straße näher untersucht werden, um den Grünzug ggf. direkt mit der Regnitzaue zu verknüpfen.

Fazit:

Trotz der relativ langgestreckten Fläche und einiger trennender Elemente weist diese Variante große Potentiale auf, vor allem in Verbindung mit der Entwicklung des Siemens-Campus. Gewerbliche und Wohnbauflächen können durch freiraumplanerische Konzepte aktiviert und Ausstellungsinhalte attraktiv eingebettet werden. Mit gewissen Einschränkungen kann daher diese Fläche für die Ausrichtung einer Landesgartenschau empfohlen werden.

Wertungsrang: 3

5.7 BIMBACHAU - VARIANTE 7

- Kerngebiet ca. 24ha
- Flächen entlang des Bimbaches



Lage im Stadtgebiet



Flächenkonstellation



Grundstücksverhältnisse

Beschreibung Variante 7:

Die Bimbachau befindet sich in einem eher ländlich geprägten Teil von Erlangen und markiert den Übergangsbereich zwischen Siedlung und Landschaft. Der Bachlauf sowie die großflächigen Wasserflächen der Teichkette prägen in sehr markanter Weise eine Landschaft, die schon heute sehr hohe Qualitäten aufweist. Aus diesem Grund wird das städtebauliche Aufwertungspotential einer Landesgartenschau als eher gering eingeschätzt. Bis auf den östlichen Bereich am Adenauer-Ring sind in den Flächen kaum grundlegende Defizite festzustellen.

Das in dieser Flächenkonstellation wichtige Ziel, eine durchgehende Grünverbindung bis zum Main-Donau-Kanal herzustellen, wird jedoch gerade am Knotenpunkt sehr schwer zu realisieren sein. Der Adenauerring und die Frauenaucher Straße sind Barrieren, die auch mit den Mitteln einer Gartenschau nur schwer zu überwinden sind. Auch sind an gerade dieser Stelle größere Lärmimmissionen zu erwarten, die die Platzierung von Ausstellungsthemen erschweren und die Attraktivität stark einschränken.

Darüber hinaus wird es schwierig sein, in dieser Lage die Ausstellungskonzeption mit korrespondierenden Flächen zu ergänzen. Im nördlichen Bereich sind relativ intakte Siedlungsstrukturen mit wenig Anteil an öffentlichen Grünflächen vorhanden, im südlichen Bereich schließt die offene Landschaft an.

Der Anteil an kommunalem Grundstückseigentum ist besonders niedrig und auf den eher problematischen Ostteil konzentriert. Im Westteil sind lediglich die - für eine Ausstellung kaum nutzbaren - Wasserflächen im städtischen Eigentum, so dass ein größerer Flächenanteil noch erworben werden müsste.

Fazit:

Die zentrumsferne Lage sowie das geringe städtebauliche und ökologische Entwicklungspotential sprechen gegen eine Auswahl dieser Fläche als Austragungsort einer Landesgartenschau. Nachhaltig wirksame Effekte sind als eher gering einzuschätzen, insbesondere sind wesentliche Vernetzungseffekte in urbane Bereiche kaum zu erwarten.

Wertungsrang: 7

6. VERGLEICH DER FLÄCHENSZENARIEN

6.1 BEWERTUNGSKRITERIEN

Die unterschiedlichen Flächenszenarien wurden anhand von Kriterien verglichen, die für die Durchführung einer Landesgartenschau sowie die nachhaltige Nutzung der neu gestalteten Flächen eine Relevanz haben.

6.1.1 FREIRAUMVERNETZUNG

Die Fläche einer Landesgartenschau sollte möglichst gut in das Freiraumsystem der Stadt integriert sein und sowohl ökologische wie auch funktionale Verknüpfungen zu weiteren Grünflächen aufweisen. Ergänzend zur Kernfläche sollte es u.U. möglich sein, die Ausstellung auf korrespondierende Flächen zu erweitern.

Einzelaspekte:

- Vernetzung mit Freiraumsystem der Stadt
- Vernetzung mit landschaftlichen Räumen (Übergang in Naturraum)
- Benachbarung / Erreichbarkeit von Korrespondenzflächen
- Erreichbarkeit als wohnungsnaher Freiraum

Überörtliche Vernetzungen stellen vor allem die Schwabach- und die Regnitztaue dar. Eine Anbindung an diese Grünsysteme wird grundsätzlich positiv bewertet. Vor allem die stärkere (Wieder-)Anbindung an die Landschaft der Regnitztaue kann zu einer spürbaren Verbesserung der urbanen Lebensqualität führen. Insofern sollte die Landesgartenschau als Chance betrachtet werden, die trennende Wirkung der Autobahntrasse abzumildern.

Als eine typische Korrespondenzfläche wird z.B. der Burgberg betrachtet. Für sich genommen ist die Fläche wegen der vorhandenen Nutzungen und der schwierigen Topografie nicht als eine Kernfläche geeignet, kann jedoch als ergänzendes Areal sehr attraktiv eingebunden werden. Auch der Altstädter bzw. Neustädter Friedhof erscheinen geeignet, zumindest in Teilaspekten einbezogen zu werden.

6.1.2 STÄDTEBAULICHE POTENTIALE

Die Herstellung von dauerhaften Freiraumstrukturen kann als ein Initial oder auch Begleitung einer städtebaulichen Entwicklung gesehen werden. Vor allem unternutzte Stadträume oder künftige Wohnviertel profitieren stark von der Qualität öffentlicher Grünanlagen.

Einzelaspekte:

- Freiraum als urbanes Initial
- Aufwertung von Stadtvierteln
- Bezug zu unmittelbar benachbarten Wohnnutzungen

Sollte es z.B. gelingen, die Ausrichtung einer Landesgartenschau mit der Entwicklung des Großparkplatz-Areals zu verknüpfen, könnten damit große Synergien erzeugt werden. Ähnliche Effekte sind in Verbindung mit dem Siemens-Campus zu erwarten.

6.1.3 VERBINDUNG ZUR INNENSTADT

Zur Stärkung der Innenstadtfunktionen sollte eine Landesgartenschau das „Grünerlebnis“ mit dem „Stadterlebnis“ verbinden. Sowohl eine zentrale Lage wie auch eine gute Erreichbarkeit der Anlagen können dieses Ziel unterstützen.

Einzelaspekte:

- Integration in das Stadtgefüge
- fußläufige Entfernung zur Innenstadt
- Attraktivität der Wege
- ggf. Barrieren, fehlende Verknüpfungen

Vor allem die Flächen an Regnitz und Schwabach sind größtenteils bereits heute sehr gut angebunden. Die Wegebeziehungen zu Bimbach und Bachgraben sind in dieser Hinsicht als etwas schwieriger einzustufen.

6.1.4 NACHHALTIGKEIT DER DAUERANLAGEN

Gartenschauen entwickeln sich immer mehr von der „Blümchenschau“ zur ökologischen und urbanen Entwicklungsmaßnahme. Die verbleibenden Daueranlagen sollten mit einer Minimierung nötiger Eingriffe eine maximale Wirksamkeit erreichen.

Einzelaspekte:

- Abbau ökologischer Defizite
- nachhaltige, dauerhafte ökologische Qualität
- Umfang der notwendigen Eingriffe

Hier werden vor allem jene Optionen höher bewertet, die ein großes Aufwertungspotential (z.B. Umwandlung intensiver Agrarflächen in extensive Landschaftselemente) haben. Ebenso betrifft dies Flächen, die ohne wesentliche Eingriffe in wertvolle Strukturen aktiviert werden können.

6.1.5 ERLEBNISVIELFALT

Die Vielfalt unterschiedlicher Szenerien ist ein wesentliches Potential von landschaftlichen Räumen und Parkanlagen. Vorhandene Gehölzkulissen können geeignet sein, Ausstellung und entstehende Freiraumstrukturen attraktiv einzubinden.

Einzelaspekte:

- Wirksamkeit vorhandener Grünelemente (Vegetationskulissen)
- Entwicklungspotentiale
- Vielfalt der landschaftlichen Räume
- ggf. einzelne Besonderheiten oder Beeinträchtigungen

Die größte Vielfalt bieten Flächenkonstellationen, die unterschiedliche Elemente in kombinierter Form beinhalten. Daher wird z.B. eine höhere Bewertung vorgenommen, wenn auch Bereiche der Regnitzauen zum Bestandteil des Geländes werden.

6.1.6 FLÄCHENZUSCHNITT

Ein wichtiges Kriterium ist die zur Verfügung stehende Flächengröße. Das Optimum bisheriger Gartenschauen bewegt sich zwischen 18 und 25 Hektar. Daneben spielt die Gliederung der Fläche (bzw. der Teilflächen) eine wesentliche Rolle. Das Gelände sollte möglichst zusammenhängend nutzbar sein.

Einzelaspekte:

- Flächengröße
- Flächenzuschnitt (Teilflächen, Gliederung)
- Entfernung zwischen Teilflächen

6.1.7 FUNKTIONALITÄT DER FLÄCHEN

Wesentliche Hauptnutzungen müssen in die Fläche sinnvoll integrierbar sein. Insbesondere betrifft dies die Ausstellungsbereiche sowie Bereiche für Veranstaltung und Gastronomie. Es ist positiv zu bewerten, wenn bereits vorhandene Vegetationskulissen existieren, in die die gärtnerischen Ausstellungsbereiche integriert werden können.

Einzelaspekte:

- Standorte / optische Einbindung gärtnerische Ausstellung
- Standorte Veranstaltung / Gastronomie

6.1.8 ERSCHLIESSUNG / ANDIENUNG

Vor allem für die Zeit der Ausstellung sollte eine gute Erreichbarkeit der Flächen gewährleistet sein. Zufahrten für die Andienung sollten vorhandene Erschließungen nutzen bzw. mit geringem Aufwand herstellbar sein.

Die Erschließung wird zunächst jedoch nur in ihren grundsätzlichen Potentialen betrachtet. Erst nach Aufstellung eines LGS-Konzeptes können dazu konkretere Bewertungen vorgenommen werden.

Einzelaspekte:

- Erreichbarkeit vom öffentlichen Verkehrsraum
- ggf. erkennbare Beeinträchtigungen

6.1.9 VERFÜGBARKEIT

Eine Landesgartenschau kann nur auf Grundstücken durchgeführt werden, die sich im Eigentum der Stadt befinden bzw. langfristig (20 Jahre ab Durchführungsjahr der Landesgartenschau) öffentlich nutzbar sind. Die Verfügbarkeit ist ein wesentliches Bewerbungskriterium. Das Fehlen von größeren Teilbereichen oder wichtigen Einzelgrundstücken wird in der Bewertung entsprechend berücksichtigt.

Einzelaspekte:

- Anteil der Flächen im städtischen Eigentum
- Umfang des notwendigen Zuerwerbs
- ggf. kritische Flächen

6.2 BEWERTUNGSMATRIX

Nach der Einzelprüfung der Kriterien wurden die Ergebnisse in einer Bewertungsmatrix zusammengeführt. Dabei wurde eine Wichtung vorgenommen, die die Relevanz des jeweiligen Kriteriums für die Machbarkeit einer Gartenschau widerspiegelt.

Bewertungs- matrix												Wertungsrang
	Wichtung	3	2	2	3	1	2	1	1	2		
		Freiraumvernetzung	Städtebauliche Potentiale	Verbindung zur Innenstadt	Nachhaltigkeit der Daueranlagen	Erlebnisvielfalt	Flächenzuschnitt	Funktionalität der Flächen	Erschließung / Anbindung	Grundstücksverfügbarkeit	Summe	
1. Regnitzwiesen Nord	Bewertung	9	2	2	2	8	10	10	7	5		6
	Ergebnis	27	4	4	6	8	20	10	7	10	96	
2. Regnitz / Schwabach	Bewertung	10	8	7	5	10	10	10	8	8		2
	Ergebnis	30	16	14	15	10	20	10	8	16	139	
3. Schwabachau West	Bewertung	6	6	5	5	9	7	9	8	8		5
	Ergebnis	18	12	10	15	9	14	9	8	16	111	
4. Schwabachau Ost	Bewertung	7	7	5	6	7	8	8	8	6		4
	Ergebnis	21	14	10	18	7	16	8	8	12	114	
5. Großparkplatz	Bewertung	7	10	10	8	8	9	9	10	7		1
	Ergebnis	21	20	20	24	8	18	9	10	14	144	
6. Bachgrabenaue	Bewertung	8	9	4	7	7	8	7	7	7		3
	Ergebnis	24	18	8	21	7	16	7	7	14	122	
7. Bimbachau	Bewertung	3	4	4	5	5	8	4	7	3		7
	Ergebnis	9	8	8	15	5	16	4	7	6	78	

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Grafiken / Tabellen / Titelbild:

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Luftbilder:

<https://www.google.de/maps>

Kartendaten: © Google, 2014 GeoBasis-DE/BKG

Kartendaten: © Google, AeroWest

Kartendaten: © Google, 2014 GeoContent

<https://www.bing.com/maps>

Kartendaten: © 2014 Nokia, © 2014 Microsoft Corporation

Bayerisches Landesamt für Umwelt, Geoportal Bayern,

IÜG: Informationsdienst Überschwemmungsgefährdete Gebiete, ©BVV

Flurkarten:

Stadt Erlangen, Vermessungsamt

IMPRESSUM

Inhalte und Bearbeitung

Stadt Erlangen, Referat VI, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Layout

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Redaktion

Rehwaldt Landschaftsarchitekten, Dresden

Till Rehwaldt

Kontakt

Stadt Erlangen

Referat VI

Planen und Bauen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gebbertstraße 1

91052 Erlangen

Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Bautzner Straße 133

01099 Dresden

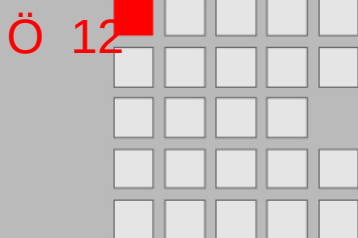
Telefon: 0351-8119690

Telefax: 0351-8119699

E-Mail: mail@rehwaldt.de

Website: www.rehwaldt.de

Dresden, November 2014



Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang: **14.01.2015**
Antragsnr.: **004/2015**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VI**
mit Referat:

**SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen**

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus
91052 Erlangen

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

Landesgartenschau als Baustein zur Steigerung der Attraktivität der westlichen Innenstadt

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

auf Anträge aus der vergangenen Stadtratsperiode (u.a. unser Antrag vom 2.5.2013) wurden von der Verwaltung in Verbindung mit der Universität Dresden Skizzen einer möglichen Entwicklung des Areals zwischen Bahnlinie und Regnitzwiesen erstellt. Unserer Meinung nach ist es an der Zeit, auch angesichts der bevorstehenden Aufgabe des Landratsamtes, die Entwicklung der Innenstadt voranzutreiben und dabei auch das Gebiet zwischen Autobahn (A73) und Bahn zu entwickeln. Durch eine Neuordnung und Konzentration der Parkflächen können an dieser Stelle Flächen für nicht störendes Gewerbe, Büroräume, Hotellerie und Wohnen entstehen. Die Alt- und die Innenstadt können davon nur profitieren. In der Verbindung mit einer Landesgartenschau kann die Verknüpfung der Innenstadt mit dem stadtnah zu erhaltenden Naherholungsraum Regnitzgrund hergestellt werden.

Wir stellen daher erneut einen präzisierten Antrag:

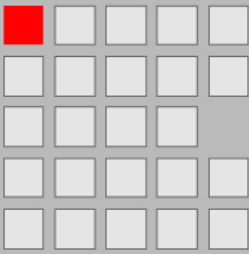
1. Die Verbindung unserer Erlanger Innenstadt mit dem Naherholungsgebiet Regnitzgrund ist eine große Chance für die Qualität des Quartiers und eine wichtige Aufgabe, die im Rahmen einer Landesgartenschau in Erlangen realisiert werden könnte. Die Verwaltung wird beauftragt, dies im weiteren Verfahren zur Bewerbung um eine Landesgartenschau in Erlangen zu berücksichtigen und die nächsten Schritte einer Bewerbung vorzubereiten.
2. Das Gebiet umfasst die Flächen zwischen der Bahnlinie und der Regnitz im Bereich Wöhr - Thalmühle. Wenn möglich sollten Altstadtmarkt und Fuchsenwiese jeweils in Abstimmung mit den Besitzern in die Planung mit einbezogen werden. Weiterer Einzelhandel soll auf dem Gebiet des jetzigen Großparkplatzes West nicht zugelassen werden.

Datum
14.01.2015

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131 - 862225

Seite
1 von 2



3. Die Verwaltung legt einen Zeit- und Maßnahmenplan vor, wie das Entwicklungsgebiet westliche Innenstadt überplant und den neuen Nutzungen zugeführt werden kann. Dabei können vorliegende Studien einbezogen werden.
4. Folgende Nutzungen sollen auf dem Gelände realisiert werden: Wohnen, Hotellerie, nicht-störendes Gewerbe und Büroräume. Eine Neuordnung des Busbahnhofes unter Einbeziehung der StUB-Haltestelle ist vorzusehen.
5. Die Anzahl der vorhandenen Parkplätze sind mindestens zu erhalten ggf. auch dem Bedarf entsprechend zu erhöhen, jedoch platzsparend in einer Tiefgarage oder einem Parkhaus unterzubringen.
6. Die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in dieses große Projekt ist von Anfang an mitzudenken und zu konzipieren. Die Verwaltung legt ein Konzept hierzu dem Stadtrat zur Beschlussfassung vor.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Pfister
Fraktionsvorsitzende

Philipp Dees
Sprecher für Stadtentwicklung
und Wohnen

Ursula Lanig
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Robert Thaler
Sprecher für Bauem und Planen

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

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

Datum
14.01.2015

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131 - 862225

Seite
2 von 2

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/610.3

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
610.3/019/2015

Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 18.11.2014: Werterhalt des Zollhausplatzes

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
613, 66

I. Antrag

Der Zollhausplatz soll als städtischer Platz erhalten bleiben und langfristig aufgewertet werden. Der Platz ist zugleich ein wichtiger Kreuzungsbereich für alle Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der aktuell laufenden Verkehrsplanungen kann die gewünschte und langfristig vorgesehene Aufwertung des Zollhausplatzes derzeit nicht vorgezogen werden. Mögliche Anforderungen an den Platz und Bürgerwünsche können in eine Diskussion um das Lorlebergplatz- und Zollhausviertel einbezogen werden.

Der Antrag ist damit abschließend behandelt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Gesamtstadt wurde der Antrag gestellt, dass im Stadtrat über den Werterhalt des Zollhausplatzes diskutiert werden soll, da der Platz derzeit einen verwahrlosten und ungepflegten Eindruck macht.

Aufgrund des Antrags wurde der aktuelle Zustand des Platzes vom Tiefbauamt mit folgendem Ergebnis überprüft: Löcher sind nicht vorhanden, allerdings zahlreiche Unebenheiten und Einsenkungen, die jedoch nur gesamtflächig behoben werden können. Eine Verbesserungsmöglichkeit wird deshalb nur im Zusammenhang mit einer Neugestaltung der Platzfläche gesehen.

Der Zollhausplatz besitzt eine städtebaulich wie verkehrlich hohe Bedeutung: Er ist einerseits das östliche Tor zur Innenstadt und mit der Luitpoldstraße Beginn der innerstädtischen Geschäfts- und Kulturachse, andererseits ist er wichtiger Verkehrsknotenpunkt für den MIV, den ÖPNV, für Fußgänger und Radfahrer.

Der Zollhausplatz wurde vor einigen Jahren den verkehrlichen Ansprüchen angepasst. Grundsätzlich ist eine weitere Überplanung und attraktivere Gestaltung des Platzes wünschenswert. Derzeit sind jedoch umfangreiche und vielschichtige Planungsprozesse wie der Verkehrsentwicklungsplan, der Nahverkehrsplan und die Trassierung einer künftigen StUB in Durchführung, welche unmittelbare Auswirkungen auf die Gestaltung und verkehrstechnischen Anforderungen des Zoll-

hausplatzes haben können. Daher ist eine Neugestaltung des Platzes derzeit nicht sinnvoll, bevor konkrete Ergebnisse der o.g. Planungen vorliegen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Für die Neugestaltung von Straßen und Plätzen im Sanierungsgebiet der histor. Innenstadt wurde 2011 eine Prioritätenliste vom Stadtrat beschlossen, um die Maßnahmen mittel- und langfristig planen zu können. In dieser Prioritätenliste ist der Zollhausplatz als 10. Maßnahme aufgeführt und im langfristigen Haushaltsplan der Stadt vorgemerkt, wobei die Südliche Stadtmauerstraße (Platz 1) und die Wasserturmstraße (Platz 3) bereits realisiert wurden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Da aufgrund der laufenden Verkehrskonzepte die umfassende Neugestaltung des Zollhausplatzes in den nächsten Jahren nicht realisiert werden kann, wurden auf diesem Platz im Frühjahr 2013 funktionslose oder unschöne Ausstattungselemente (z.B. Holz- und Metallpfosten, Baumeinfriedungen, Pflanzkübel) entfernt und die Sitzbänke neu geordnet.

Von den vorhandenen Buswartehallen wurde die erste Wartehalle an der Luitpoldstraße bereits ausgetauscht, die weiteren Buswartehallen sollen im Frühjahr 2015 ausgetauscht werden. Eine Standvitrine mit historischem Stadtplan und kulturellen Infos wird voraussichtlich ebenfalls im Frühjahr aufgestellt. Nach der erfolgten Erneuerung der Trafostation am neuen Standort im Herbst 2014 ist langfristig geplant, auch die vorhandene Toilettenanlage zu erneuern und als behindertengerechte Anlage in einem Gebäudekomplex am Rand des Platzes zu errichten.

Für 2015 sind weitere kleinere Aufwertungen angedacht, wie zum Beispiel der Austausch maroder Sitzgelegenheiten.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Haushaltsmittel für die geplante Neugestaltung des Zollhausplatzes mit Luitpoldstraße sind in der langfristigen Haushaltsplanung vorgemerkt. Die o.g. kurzfristig geplanten Maßnahmen zur Aufwertung des Platzes werden mit dem "Sofortprogramm Stadtmöblierung" umgesetzt.

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:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/036/2015

Bauleitplanung der Stadt Herzogenaurach: Änderung des Flächennutzungsplans und Aufstellung von zwei Bebauungsplänen "Herzo Base - Gewerbegebiet World of Sports"; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.02.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

II/WA, 31

Bisherige Behandlung in den Gremien:

UVPA 23.09.2014 Ö MzK

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, zur bzw. zum

- Änderung des Flächennutzungsplans im Abschnitt Nr. 10 „Herzo Base – Gewerbegebiet World of Sports – Nordwest“
- Änderung des Flächennutzungsplans im Abschnitt Nr. 11 „Herzo Base – Gewerbegebiet World of Sports – Südost“
- Bebauungsplan Nr. 56 „Herzo Base – Gewerbegebiet World of Sports – Nordwest“
- Bebauungsplan Nr. 57 „Herzo Base – Gewerbegebiet World of Sports – Südost“

der Stadt Herzogenaurach die unter Ziffer II Begründung Pkt. 3.4 aufgeführte Stellungnahme abzugeben.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Städtebauliche, umweltrelevante, verkehrliche und einzelhandelsbezogene Auswirkungen auf das Stadtgebiet 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 Planung der Stadt Herzogenaurach abgegeben werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

3.1 Verfahren

Die Stadt Herzogenaurach plant die 10. und 11. Änderung ihres Flächennutzungsplans (FNP) mit paralleler Aufstellung der Bebauungspläne (BP) Nrn. 56 und 57.

Die Stadt Erlangen hat bei der frühzeitigen Beteiligung in ihrer Stellungnahme keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung geltend gemacht (vgl. UVPa vom 23.09.2014, Vorlage 611/013/2014). Sie hat jedoch darauf hingewiesen, dass eine Verkehrszunahme durch das „Haundorfer Löchla“ vermieden werden soll.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB wurde die Stadt Erlangen erneut um Stellungnahme zur Planung gebeten.

3.2 Geltungsbereiche

Die beiden Teilbereiche (siehe Anlage 1) grenzen an den Gewerbestandort „World of Sports“ im Nordosten von Herzogenaurach (ehem. Herzo Base) an. In beiden Teilbereichen sind jeweils die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines Bebauungsplans vorgesehen.

Teilfläche	Bisherige Darstellung FNP	Geplante Darstellung FNP	Geltungsbereich
„Nordwest“	Fläche für Landwirtschaft: Acker	eingeschränktes, durchgrüntes Gewerbegebiet	6,8 ha (FNP) 7,6 ha (BP)
„Südost“	Gewerbliche Baufläche (geplant) Sondergebiet (geplant) Sondergebiet Sportzentrum bzw. Sport, Bildung, Freizeit	eingeschränktes, durchgrüntes Gewerbegebiet, Hauptverkehrsstraßen, selbstständige Wege	15,9 ha (FNP) 13,9 ha (BP)

3.3 Inhalt der Planung

Die adidas Group plant die Erweiterung ihrer Zentralverwaltung in Herzogenaurach. Hierzu werden in erster Linie Büroflächen in größerem Umfang benötigt. Hinzu kommen ergänzende Nutzungen und Stellplatzflächen. Laut Verkehrsgutachten werden in der „World of Sports“ bis zu 6.300 Arbeitsplätze entstehen, die allerdings zum Teil aus anderen Standorten in Herzogenaurach verlagert werden. Für die bauliche Entwicklung liegt ein firmeninterner Masterplan vor, der seit 1999 auf Basis eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs laufend fortgeschrieben wurde.

In den beiden parallel von der Stadt Herzogenaurach aufgestellten Bebauungsplänen werden als Art der baulichen Nutzung jeweils festgesetzt:

- Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser und öffentliche Betriebe
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- Anlagen für sportliche Zwecke
- Wohnungen für Aufsichts- und Betriebspersonen
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke

Einzelhandelsbetriebe sollen in den Gewerbegebieten weitestgehend ausgeschlossen werden. Zulässig sind lediglich – nicht öffentlich zugängliche – Mitarbeiterverkaufseinrichtungen in begrenztem Umfang.

3.4 Stellungnahme der Verwaltung

Grundsätzlich bestehen keine Einwände gegen die Planung, insbesondere da Einzelhandelsbetriebe in den beiden Gebieten weitestgehend ausgeschlossen werden.

Aus verkehrlicher Sicht sollen folgende Hinweise an die Stadt Herzogenaurach gegeben werden:

Neben umfangreicher gewerblicher Entwicklung ist auf der Herzo Base die Vollaufsiedlung des Wohngebiets vorgesehen. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft werden deutliche Verkehrszuwächse prognostiziert. Es werden ein Planfall und drei Netzfälle definiert und deren Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz untersucht.

- Die Verkehrsuntersuchung betrachtet nur den motorisierten Individualverkehr. Auf eine Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte eingegangen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ausweitung der Siedlungs- und Gewerbeflächen grundsätzlich hohe Fahrgastpotenziale für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für die geplante Stadt-Umland-Bahn, erwarten lässt. Mögliche Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr sollten ebenfalls thematisiert werden.
- Bei den Berechnungen sollte die Siedlungsentwicklung in Büchenbach und der Ringschluss des Adenauer-Rings Berücksichtigung finden. Ebenso ist nicht ersichtlich, ob die Stadt-Umland-Bahn darin Eingang gefunden hat. Es wird um Mitteilung gebeten, welche konkreten Angaben den Verkehrsprognosen zugrunde liegen.
- Aus den Prognoserechnungen wird ersichtlich, dass sich die Verkehrsbelastung in Häusling je nach Netzfall bis zu 13 % (+ 600 Kfz/Tag) sowie auf der St 2244 östlich der Einmündung der Niederndorfer Straße bis zu 12 % (+ 4.600 Kfz/Tag) erhöht. Um eine Zunahme des Durchgangsverkehrs durch die Erlanger Stadtteile Häusling und Büchenbach zu vermeiden, spricht sich die Stadt Erlangen dafür aus, die großräumige verkehrliche Erschließung der Herzo Base sowie des Gewerbegebietes „World of Sports“ auf der St 2244 (Hans-Ort-Ring) zu bündeln.

Wie im Verkehrsgutachten als Netzfall 1 dargestellt, könnte eine Verkehrsführung von der Herzo Base entlang des bestehenden Adidas-Outlets zum Hans-Ort-Ring geschaffen werden. Die Weiterführung des Olympiarings in Richtung Osten mit Anschluss an die ERH 25 wäre auch zweckmäßig für eine Buserschließung der Herzo Base von Erlangen über Häusling und Haundorf.

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 Herzo Base – World of Sports

Anlage 2: Flächennutzungsplanänderungen Herzo Base – World of Sports

III. Abstimmung

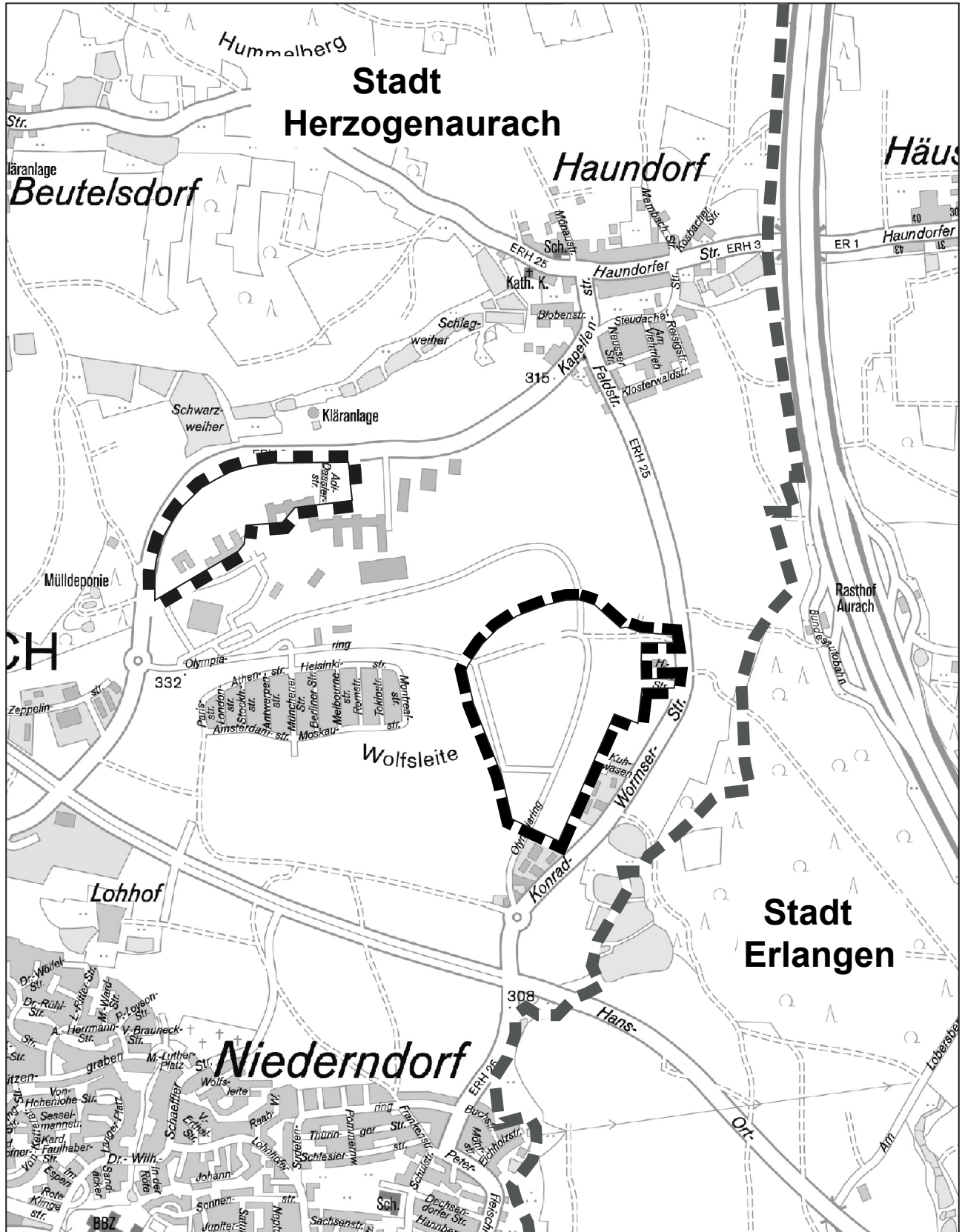
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

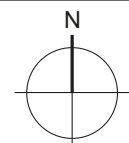
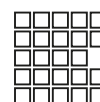
- Flächennutzungsplanänderungen Herzo Base-World of Sports
- Übersicht -



 Umgrenzung der Geltungsbereiche

 Stadtgrenze

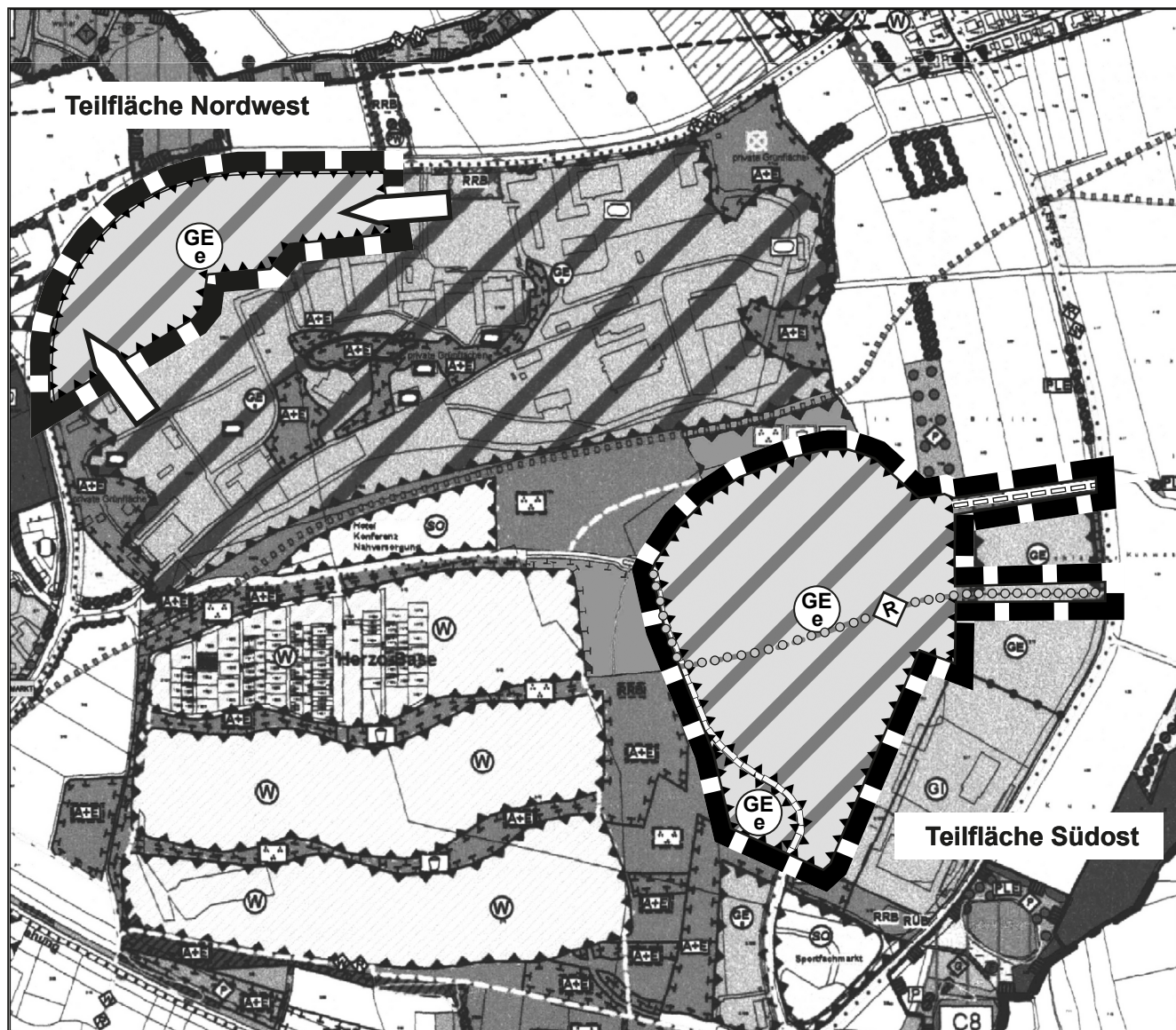
Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung



611.3 / Baudler/ Molea

Erlangen, 12.11.2015

M. 1:15000



Zeichenerklärung - Auszug -



Umgrenzung der Geltungsbereiche



eingeschränktes Gewerbegebiet, durchgrünt



Sonstige örtliche Hauptverkehrs- und
Sammelstraßen sowie
Gemeindeverbindungsstraßen



Mögliche Verkehrsschließung der
gewerblichen Baufläche



Wichtige selbstständige Wege - geplant

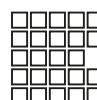


Radweg



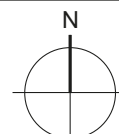
Vorkehrungen (z.B. Wall/Wand bzw. passiver Lärmschutz)
zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
i.S.d. Bundesimmissionsschutzgesetzes

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung



611.3 / Baudler/ Molea

Erlangen, 12.11.2015



o.M.

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich-	1
------------------------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 1.1 Verkehrsrechtliche Anordnungen vom 28.10.2014 - 13.01.2015	
Mitteilung zur Kenntnis 32/014/2015	3
TOP Ö 1.2 Verbesserung für Goethestraße durch Buskonzept Erlangen - Protokollve	
Mitteilung zur Kenntnis 613/026/2015	6
TOP Ö 1.3 Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 18.12.2014	
Mitteilung zur Kenntnis 63/033/2015	8
Niederschrift vom 18.12.2014 63/033/2015	9
TOP Ö 2 Semesterticket	
Beschlussvorlage 13/034/2015	15
TOP Ö 3 Mitgliedschaft der Stadt Erlangen im Verein Energiewende ER(H)langen e.	
Beschlussvorlage 31/045/2015	20
TOP Ö 4 Weiterführung "Erlanger Runder Tisch Mobilfunk" nach Novellierung der 2	
Beschlussvorlage 31/046/2015	22
TOP Ö 5 Antrag aus der Bürgerversammlung "Altstadt/Zentrum" vom 9.10.2014; Zula	
Beschlussvorlage 32/013/2015	25
Auslastungsdiagramm (Anlage 2) 32/013/2015	27
Bewohnerparkgebiet Nr. 2 (Anlage 1) 32/013/2015	28
TOP Ö 6 Einhaltung des Tempos 30 in der Michael-Kreß-Straße	
Beschlussvorlage 321/011/2014/1	29
Anlage 1: Fraktionsantrag 053/2014 321/011/2014/1	33
Anlage 2: Ausfahrt Waldkindergarten 321/011/2014/1	35
TOP Ö 7 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie Durchführung von	
Beschlussvorlage 321/017/2015	36
Fraktionsantrag 126_2014 Anlage 1 321/017/2015	39
Fraktionsantrag 250_2014 Anlage 2 321/017/2015	41
Fraktionsantrag 262_2014 Anlage 3 321/017/2015	42
TOP Ö 8 Stellplätze für Wohnmobile; hier: FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014	
Beschlussvorlage 232/008/2014	43
Anlage1_Lageplan 232/008/2014	45
Anlage2_FraktionsantragFDP_115-2014 232/008/2014	46
TOP Ö 9 Fraktionsantrag Nr. 255/2014 der ödp-Fraktion - attraktive Radachse Fra	
Beschlussvorlage 66/040/2015	47
Anlage 1 - Fraktionsantrag 66/040/2015	49
Anlage 2 - Planung Höherlegung 66/040/2015	50
Anlage 3 - Rad- und Fußwegenetz im Regnitzgrund 66/040/2015	51
TOP Ö 10 Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Erlangen	
Beschlussvorlage III/009/2015	52
TOP Ö 11 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg-Fürth-Erlangen-Herz	
Beschlussvorlage 613/025/2015	56
Anlage 1 Ausführliche Beschreibung der Bestandteile der einzelnen Leis	58
Anlage 2: Radschnellwege im Großraum Nürnberg - Schreiben der Oberbürg	60
Anlage 3: Radschnellwege im Großraum Nürnberg - Antwortschreiben StM H	64
TOP Ö 12 Machbarkeitsstudie Landesgartenschau in Erlangen - Vorstellung der Mac	
Beschlussvorlage VI/021/2015	66
Anlage 1: Machbarkeitsstudie LGS Erlangen VI/021/2015	69

Anlage 2: Antrag SPD 004/2015 VI/021/2015	115
TOP Ö 13 Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 18.11.2014: Werterhal	
Beschlussvorlage 610.3/019/2015	117
TOP Ö 14 Bauleitplanung der Stadt Herzogenaurach: Änderung des Flächennutzungsp	
Beschlussvorlage 611/036/2015	120
Anlage 1: Übersichtsplan Herzo Base - World of Sports 611/036/2015	123
Anlage 2: Flächennutzungsplanänderungen Herzo Base - World of Sports	124
Inhaltsverzeichnis	125