

N i e d e r s c h r i f t

(UVPA/002/2015)

über die 2. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 10. Februar 2015, 16:00 - 19:30 Uhr, Ratssaal, Rathaus

Der Vorsitzende Herr Oberbürgermeister Dr. JANIK eröffnet um 16:00 Uhr die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung der Mitglieder und die Beschlussfähigkeit fest.

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

Nicht öffentliche Tagesordnung - 19:15 bis 19:30 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:00 bis 19:15 Uhr

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
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; 321/017/2015

Fraktionsanträge Erlanger Linke Nummern 126 und 262/2014 sowie
Fraktionsantrag der SPD-Fraktion Nummer 250/2014

- | | | |
|-----|---|----------------|
| 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 |
| 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 | |

TOP 1

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 1.1

32/014/2015

Verkehrsrechtliche Anordnungen vom 28.10.2014 - 13.01.2015

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 **Stעדacher 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.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 1.2

613/026/2015

Buskonzept Erlangen - Verbesserung für Goethestraße

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 – Optimiertes 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 schienengebundene Verkehrssystem StUB als auch durch ergänzende Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Kosbacher Brücke) optimiert werden. Wesentliche Grundlagen dieser Haupttrouten sind zum einen die Einrichtung von sogenannten Tangentiallinien, die wichtige Ziele (z.B. Uni-Südgelände, Siemens-Campus, Gewerbegebiet Frauena Rauch) 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 Haupttrouten / -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-Höchstadt und Forchheim sowie der Nachbarstädte Nürnberg und Fürth bzw. der von diesen Aufgabenträgern beauftragten / betrauten 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-Höchstadt, 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.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 1.3

63/033/2015

Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 18.12.2014

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

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 2

13/034/2015

Semesterticket

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 Verkehrsverbänden der anderen Bundesländer wird in der Regel ein Gesamtsolidarbeitrag von allen Studierenden erhoben. Vertragspartner der Verkehrsverbände 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 Tarifanpassung 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 entfielen 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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Stadtrat befürwortet die Einführung des im Sachbericht beschriebenen Semester-tickets 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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 3

31/045/2015

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

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-Höchstadt. 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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 4

31/046/2015

**Weiterführung "Erlanger Runder Tisch Mobilfunk" nach Novellierung der 26.
BlmSchV**

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:

- a) Die Belastung der Bevölkerung mit elektromagnetischen Feldern soll so gering wie möglich gehalten werden (Minimierungsgebot).
- b) Unter Berücksichtigung des Minimierungsgebotes sollen Standorte gebündelt werden.
- c) 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 Neu-errichtung 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

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 5

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**

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 Markgrafentheater 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.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 6

321/011/2014/1

Einhaltung des Tempos 30 in der Michael-Kreß-Straße

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 Ausbaustands

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-Kreiß-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.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 7

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**

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 Überwachungsdichte 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 80 km/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.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Protokollvermerk:

Aus der Mitte des Ausschusses wird der Antrag gestellt, die Nr. „250“ (für den SPD-Fraktionsantrag vom 21. Oktober 2014) aus Ziffer I Satz 2 der Beschlussvorlage zu streichen.

Der Antrag unter Ziffer I hat nunmehr folgenden Wortlaut:

„Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Fraktionsanträge Nr. 126/2014 und 262/2014 der Erlanger Linken sind damit abschließend bearbeitet.“

**Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
ausschusses des Stadtrates Erlangen
vom 10. Februar 2015
mit 14 gegen 0 Stimmen**

Der Änderungs-Antrag ist angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Fraktionsanträge Nr. 126/2014 und 262/2014 der Erlanger Linken sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Aus der Mitte des Ausschusses wird der Antrag gestellt, die Nr. „250“ (für den SPD-Fraktionsantrag vom 21. Oktober 2014) aus Ziffer I Satz 2 der Beschlussvorlage zu streichen.

Der Antrag unter Ziffer I hat nunmehr folgenden Wortlaut:

„Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Fraktionsanträge Nr. 126/2014 und 262/2014 der Erlanger Linken sind damit abschließend bearbeitet.“

**Empfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
beirates des Stadtrates Erlangen
vom 10. Februar 2015
mit 8 gegen 0 Stimmen**

Dem Änderungs-Antrag wird zugestimmt.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Fraktionsanträge Nr. 126/2014 und 262/2014 der Erlanger Linken sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 8

232/008/2014

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

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 Innenstadtnähe 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.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. ZEUS regt an, die Abteilung City-Management des *Erlanger Tourismus und Marketing Vereins* zu beteiligen und die Beschlussfassung zu einem späteren Zeit-punkt vorzunehmen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Oberbürgermeister Dr. JANIK sagt dies zu.

Abstimmung:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. ZEUS regt an, die Abteilung City-Management des *Erlanger Tourismus und Marketing Vereins* zu beteiligen und die Beschlussfassung zu einem späteren Zeit-punkt vorzunehmen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Oberbürgermeister Dr. JANIK sagt dies zu.

Abstimmung:

vertagt

TOP 9

66/040/2015

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

Sachbericht

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

- **Verschlammte Kanalunterführung in Frauenaarach**

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 Frauenaarach 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-Frauenaarach 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 Frauenaarach und Bruck um Flurbereinigungswege handelt, die vorwiegend zum Zwecke der Landwirtschaft errichtet und gewidmet worden sind. Die Oberflächenbeschaffenheit der betonierten Wege weist nunmehr 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.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung hat den Mitgliedern des Ausschusses zur Kenntnis gedient.

Der Fraktionsantrag Nr. 255/2014 der ödp-Fraktion gilt hiermit als bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung hat den Mitgliedern des Ausschusses zur Kenntnis gedient.

Der Fraktionsantrag Nr. 255/2014 der ödp-Fraktion gilt hiermit als bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 10

III/009/2015

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Erlangen

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 11

613/025/2015

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

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 lVP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 613090/51100061/543222
- sind nicht vorhanden

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 12

VI/021/2015

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

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 13

610.3/019/2015

Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 18.11.2014: Werterhalt des Zollhausplatzes

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 Zollhausplatzes 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

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin KOPPER beantragt diesen Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des UVPA's (am 10. März 2015) zu vertagen.

**Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
ausschusses des Stadtrates Erlangen
vom 10. Februar 2015
mit 14 gegen 0 Stimmen**

Der Antrag ist angenommen.

Abstimmung:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin KOPPER beantragt diesen Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des UVPA's (am 10. März 2015) zu vertagen.

**Empfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
beirates des Stadtrates Erlangen
vom 10. Februar 2015
mit 7 gegen 0 Stimmen**

Dem Antrag wird zugestimmt.

Abstimmung:

vertagt

TOP 14

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

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 Gewerbebestandort „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 ist ausschließlich dem öffentlichen Personennahverkehr vorzubehalten.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Aus der Mitte des Ausschusses wird der Antrag gestellt, dass der letzte Satz der Beschlussvorlage unter Nr. II, Ziffer 3.4., 3. Spiegelstrich (Seite 122 der Sitzungseinladung), folgenden Wortlaut erhält: *„Die Weiterführung des Olympiarings Richtung Osten mit Anschluss an die ERH 25 ist ausschließlich dem öffentlichen Personennahverkehr vorzubehalten.“*

**Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
ausschusses des Stadtrates Erlangen
vom 10. Februar 2015
mit 14 gegen 0 Stimmen**

Der Änderungs-Antrag ist angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Aus der Mitte des Ausschusses wird der Antrag gestellt, dass der letzte Satz der Beschlussvorlage unter Nr. II, Ziffer 3.4., 3. Spiegelstrich (Seite 122 der Sitzungseinladung), folgenden Wortlaut erhält: *„Die Weiterführung des Olympiarings Richtung Osten mit Anschluss an die ERH 25 ist ausschließlich dem öffentlichen Personennahverkehr vorzubehalten.“*

**Empfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
beirates des Stadtrates Erlangen
vom 10. Februar 2015
mit 7 gegen 0 Stimmen**

Dem Änderungs-Antrag wird zugestimmt.

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 15

Anfragen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Anfragen

Umwelt- Verkehrs- und Planungsausschuss

- öffentlich -

Herr Stadtrat Dr. DEES fragt an, ob an der Kreuzung Bismarck-/Glück-/Schillerstraße eine Verlängerung der Grünphase an der Ampel für Radfahrer in Fahrtrichtung Süden möglich ist.

Referat VI, Herr WEBER, sagt eine Prüfung zu.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Anfragen

Umwelt- Verkehrs- und Planungsbeirat

- öffentlich -

keine

Sitzungsende

am 10. Februar 2015, 19:30 Uhr

Der Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der Schriftführer:

.....
Strobel

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:

Für die Erlanger Linke: