Einladung

Stadt Erlangen

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

5. Sitzung • Dienstag, 12.05.2015 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

Inhaltsverzeichnis siehe letzte Seite(n)

Werkausschuss EB77:

4.	Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77	
4.1.	Winterdienstbericht 2014/2015	772/006/2015
5.	Winterdienst-Räumplan Schronfeld; Fraktionsantrag Nr. 032/2015 der SPD-Fraktion vom 24.02.2015	772/007/2015
6.	Baumaßnahme EB 77: Neubau Verwaltungsgebäude mit Sozialtrakt und Pforte mit Winterdienstbüro, Entwurf nach DA Bau 5.5.3	EB77/004/2015
7.	Anfragen Werkausschuss EB77	

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:

8.	Mitteilungen zur Kenntnis	
8.1.	Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge	VI/027/2015
8.2.	Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 16.04.2015 - 27.04.2015	32/022/2015

8.3.	Antrag der Initiative "Verkehrsberuhigter Bereich Waldseestraße" auf Umwandlung der Tempo 30-Zone Waldseestraße sowie der Straßen Moosweg, Rangauweg und Angerleite in einen Verkehrsberuhigten Bereich	32/023/2015
8.4.	Südumfahrung Niederndorf-Neuses - Einleitung des Raumordnungs-verfahrens	613/038/2015

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

9.	**Übertragung und Verwendung der Budgetergebnisse 2014**	
9.1.	Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen (Amt 31)	31/060/2015
9.2.	Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes (Amt 32)	32/019/2015
9.3.	Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Liegenschaftsamtes (Amt 23)	232/016/2015
9.4.	Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Amt 61) einschließlich Subbudget Ref. VI	610.1/003/2015
10.	Maßnahmen gegen die Stickoxidbelastung in der Pfarrstraße	31/052/2015
11.	Auslobungstexte städtebaulicher Wettbewerbe - Fraktionsantrag der Grüne Liste Fraktion 275/2014	VI/024/2015
12.	Stellplätze für Wohnmobile; hier: FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014 vom 28. Juli 2014	232/008/2014/2
13.	Fraktionsantrag Nr. 024/2015 der Grünen Liste vom 11.02.2015: Neues Beleuchtungskonzept für den Rathausplatz	610.3/020/2015
14.	Einsatz von versenkbaren Pollern im Umfeld der Schiffstraße	613/034/2015
15.	Freigabe der Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) für den gegengerichteten Radverkehr	613/035/2015

16.	Bewohnerparkgebiete – aktueller Sachstand und weitere Vorgehensweise	613/039/2015
17.	Fraktionsantrag Nr. 048/2015 der FDP-Fraktion Ampelschaltung Abfahrt A73 aus Nürnberg kommend sowie Ampelschaltung Baiersdorfer Ecke Bayreuther Straße	613/036/2015
18.	Siemens Campus - Sachstand Masterplan Module 1 und 2 **Vorstellung durch Fa. Siemens - ca. gegen 17.00 Uhr**	611/054/2015
19.	Bebauungsplan Nr. 435 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 1 - mit integriertem Grünordnungsplan hier: Aufstellungsbeschluss	611/052/2015
20.	Bebauungsplan Nr. 436 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 2 - mit integriertem Grünordnungsplan hier: Aufstellungsbeschluss	611/053/2015
21.	SPD-Fraktionsantrag Nr. 75/2014: Bebauungsplan 411: Baumpflanzungen im öffentlichen Raum	611/037/2015/1
22.	Bebauungsplan Nr. E 392 der Stadt Erlangen - Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf - mit integriertem Grünordnungsplan hier: erneute öffentliche Auslegung	611/041/2015
23.	Anfragen	

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 5. Mai 2015

STADT ERLANGEN
gez. Dr. Florian Janik
Oberbürgermeister

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

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

Ö 4.1

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/EB77	III/EB77	**772/006/2015**

Winterdienstbericht 2014/2015

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

1. Organisation / Sicherungsprioritäten

Die Verkehrssicherungspflicht im Winter ist kommunale Pflichtaufgabe der Stadt Erlangen.
Zur Erfüllung stellen die Verantwortlichen des EB 77 eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus Gesetz und Rechtsprechung ergibt, bereit.
Die Mitarbeiter/innen des Winterdienstes tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung.
Der Winterdienst wird nach den Richtlinien des differenzierten Winterdienstes durchgeführt und unter den Gesichtspunkten Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Bürgerfreundlichkeit fortlaufend optimiert.
Der EB 77 organisiert den Winterdienst ämterübergreifend. Das heißt, die beteiligten Ämter EB 77, Amt 66, EBE und Amt 34 sind zur rechtzeitigen Gestellung von Personal sowie doppelt genutzter Fahrzeuge verpflichtet.
Der EB 77 legt den Winterdienstplan fest, der jährlich im Einvernehmen mit der Polizei, den Rettungsdiensten, den Verkehrsbetrieben und dem ADFC aktualisiert wird.
Der EB 77 entscheidet über den Einsatz des geeignetsten Streumittels nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Tausalz auf den Fahrbahnen wird geachtet und nach dem Motto „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ gehandelt.

In erster Priorität werden – verpflichtend entsprechend Gesetzgebung und den Grundsätzen der Rechtsprechung - folgende verkehrliche Anlagen in der Regel bis zum Einsetzen des Berufsverkehrs gesichert:

- 165 km Hauptverkehrsstrecken
- 120 km Radwege
- 402 Bushaltestellen
- 146 Ampelanlagen
- 173 Fußgängerüberwege und Querungshilfen
- 55 Kreuzungen
- 31 Treppenanlagen
- 24 Park- und öffentliche Plätze und
- Gehwege an städtischen Grundstücken (z.B. Kindergärten, Schulen, Plätze, Grünflächen etc.)

In zweiter Priorität werden Strecken gesichert, die im Sinne der Rechtsprechung keine Verkehrsbedeutung haben, aber besondere bauliche Gefahrenstellen aufweisen, und Strecken mit höherem

Verkehrsaufkommen aber ohne bauliche Gefahrenstellen. Hierunter fallen Steigungen, Gefällestrecken, Straßen die zu Schulen, Kindergärten und Altenheimen führen sowie Industriegebiete.

In dritter Priorität erfolgt die Sicherung der restlichen Straßen im Stadtgebiet soweit technische und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

2. Einsatz von Personal, Fahrzeugen und Geräten

Für den Winterdienst 2014/2015 wurde für 130 Mitarbeiter/innen aus den Bereichen EB 77, EBE, Amt 66 und Amt 34 vom 21.11.2014 bis 31.03.2015 Winterdienstrufbereitschaft angeordnet. Für die darunter befindlichen 30 Fahrer von Großräumfahrzeugen wurde als Ende der Bereitschaft der 23.03.2015 festgelegt.
Während dieser Zeit müssen die Mitarbeiter/innen für Wintereinsätze bereit stehen.
Die Mitarbeiter/innen wurden vor der Winterdienstperiode in einer Sicherheitsunterweisung geschult und in ihre Aufgaben, Strecken und Winterdienstfahrzeuge und -geräte eingewiesen.
Auch für den Winterdienst 2014/2015 standen 12 große Räum- und Streufahrzeuge sowie 40 Transporter und Kleintraktoren zur Verfügung. Inzwischen sind 10 große Räum- und Streufahrzeuge für den Einsatz auf allen 8 Hauptstrecken mit Soletanks zur sparsamen und wirkungsvollen Ausbringung von Feuchtsalz ausgestattet.
Schleuderbesen an 12 Kleintraktoren werden insbesondere auf Radwegen mit unebenen Belägen witterungsangepasst eingesetzt. Damit kann auf einen Großteil der für einen Schleuderbeseneinsatz geeigneten Radachsen eine höhere Sicherungsqualität erreicht werden.
Alle im Winterdienst erforderlichen Fahrzeuge und Geräte wurden umgerüstet und auf ihre Einsatzfähigkeit getestet.

3. Witterungsverlauf

Aus Sicht der Verantwortlichen des Winterdienstes wird der vergangene Winter 2014/15 insgesamt als durchschnittlich und durchaus anspruchsvoll bezeichnet. Anfangs sehr unscheinbar begann die Sicherung mit einem ersten punktuellen Einsatz auf überfrorenen Holzbrücken am 26.11.2014. Es folgten Anfang Dezember vereinzelte Einsätze auf Grund von niedergehendem gefrierenden Nebel und Glättebildung vorwiegend auf Holzbrücken.
Anhaltende Schneefälle erreichten Erlangen ab dem 26.12.2014 bis Anfang Januar 2015 mit Schneehöhen zwischen 2-8 cm. Situationsbedingt waren in dieser Zeit mehrfache Winterdiensteinsätze pro Tag erforderlich. Im Anschluss zeigte sich der Winter, bis auf eine zweite Schneephase Ende Januar 2015, relativ schneearm.
Stattdessen waren überfrierende Nässe, Nebel auf kaltem Boden, Industrieschnee, punktuelle Glätte durch gefrierendes Schmelzwasser, Glättebildung in den frühen Morgenstunden bei Temperaturen von wenigen Plus- und Minusgraden an der Tagesordnung, mit dem Ergebnis unterschiedlicher Wirkung auf Straßen-, Wege- und Brückenbeläge (z.B. schnellabtrocknende Betonflächen, Feuchtigkeit speichernde Asphaltflächen, leicht überfrierende weil feuchte Holzbeläge).
Der Anspruch der Verkehrssicherung des Winterdienstes 2014/2015 lag eindeutig im hohen Kontrollaufwand, in der ungleichmäßigen Verteilung winterlicher Belagszustände, daraus folgend im rechtzeitigen Feststellen bzw. im Auffinden dieser Gefahrenstellen und der Schwierigkeit der richtigen Einsatzentscheidungen.
Auffällig ist auch der Wettertrend zur Reif- und Glättebildung erst nach Aufklarung und mit zunehmender Helligkeit während des morgendlichen Berufsverkehrs.
Nach Beendigung der Winterdienstbereitschaft für alle Mitarbeiter/innen am 31.03.2015 musste auf Grund der winterlichen Wetterprognosen für das Osterwochenende für eine Gruppe von 10 Mitarbeitern die Rufbereitschaft für den Winterdienst vom Karfreitag 03.04.2015 bis 07.04.2015 verlängert werden. Und tatsächlich verabschiedete sich der Winter mit einem letzten erforderlichen Teileinsatz wegen überfrierender Nässe auf Brücken.

Vom Ausfall der städtischen Telefonanlage am 15.01.2015 im Rathaus inklusive aller Außenstellen war auch der Bauhof und die Winterdiensteinsatzzentrale (Einsatzsauslösung durch Funkmeldeempfänger) betroffen. Da auch der Weg über die Feuerwehr nicht möglich war, erfolgte die Alarmierung der erforderlichen Winterdienstmitarbeiter einzeln über Diensthandy.

4. Winterdiensteinsätze und Streumittelverbrauch

Bei erforderlicher Belagsabstumpfung wird in Erlangen auf Fahrbahnen (Priorität 1 und 2) Feuchtsalz und auf Geh- und Radwegen, Plätzen, Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen usw. Granulat gestreut. In der 3. Priorität (Nebenstraßen) wird soweit erforderlich der „weiße Winterdienst“ praktiziert.
Auf Grund des vorjährigen milden Winters waren noch ausreichende Mengen an Streumitteln sowohl im Betriebshof, als auch im Zwischenlager im Hafen Nürnberg vorhanden. Der sonst erforderliche jährliche Bezug von Streumitteln konnte entfallen.

Im Winter 2014/15 waren insgesamt an 36 Tagen Einsätze, z.T. mehrfach täglich, sowie folgende Streugutmengen erforderlich:

auf Fahrbahnen	712 to Streusalz bei 21 Voll- und 18 Teileinsätzen (Vorjahr: 360 to Streusalz bei 14 Voll- und 11 Teileinsätzen)
und auf Geh-/ Radwegen, Bushaltestellen, Plätzen usw.	240 m³ Granulat bei 9 Voll- und 22 Teileinsätzen (Vorjahr: 240 m³ Granulat bei 6 Voll- und 18 Teileinsätzen).

Das endgültige Einkehren des ausgebrachten abstumpfenden Streumaterials aus dem gesamten Stadtgebiet konnte noch vor Ostern bis Ende März erfolgen und die für den Winterdienst entnommenen Pfosten durch Amt 66 wieder eingesetzt werden.

5. Kosten des Winterdienstes / Einsatzstunden

Nach der vorläufigen Kostenermittlung der Verwaltung belaufen sich die Gesamtkosten für den Winterdienst 2014/2015 auf ca. 1,559 Mio. €.
Davon fielen ca. 868 T€ für Personalkosten und ca. 692 T€ für Sach- und Gemeinkosten an.
Fixkosten des Winterdienstes für dessen Organisation, Personal- und Fahrzeugausstattung, Streugutbeschaffung (war für Winter 2014/2015 nicht erforderlich) und Rufbereitschaftsvergütungen fallen unabhängig von der Stärke eines Winters immer an und betrugen ca. 998 T€.
Inklusive der personellen Unterstützung der Mitarbeiter/innen der Ämter 66, EBE und Amt 34 waren insgesamt 8.300 Einsatzstunden inkl. Einkehren erforderlich. Damit lag der Zeitaufwand um 2.300 Stunden über dem Vorjahreswinter.

6. Öffentlichkeitsarbeit

Der EB 77 veröffentlicht regelmäßig mehrfach vor dem Winter und in der Regel auch situationsbedingt Informationen zur winterlichen Verkehrssicherung inkl. des Hinweises auf zu verwendende und unzulässige Streumaterialien in der Presse. Zusätzlich erfolgte eine gezielte inhaltliche Berichterstattung in den Erlanger Nachrichten Anfang Dezember 2014.
Im Internet der Stadt Erlangen sind die winterlichen Sicherungspflichten, die Winterdienstpläne zur Sicherung der Fahrbahnen und Radwegeachsen sowie die Standorte der Streugutbehälter jederzeit ganzjährig verfügbar. Sie werden stets vor Beginn des Winterdienstes aktualisiert und sind für die gesamte Wintersaison gültig.

7. Verkehrssicherheit / AG Radverkehr und ADFC / öffentlicher Nahverkehr

Neben der jährlich stattfindenden Besprechung mit den Verkehrsbetrieben, der Polizeiinspektion Erlangen, den Rettungsdiensten und dem ADFC nahm die Werkleitung des EB 77 am 03.02.2015 an der Sitzung der AG Radverkehr teil, um zu verschiedenen winterlichen Situationen Stellung zu beziehen:
Bei ganztägig anhaltenden Schneefällen können nicht ständig durchgehend optimal geräumte Radwege vorhanden sein, es ist mit Einschränkungen zu rechnen. So sorgten zum Jahreswechsel ununterbrochene lang anhaltende Schneefälle nach durchgeführten Volleinsätzen für erneute Schneeauflagen, die später in Schneematsch übergingen. Ein Räum- und Streugang dauert zwischen 3,5 Stunden und insbesondere bei Schneeräumung bis zu 5 Stunden. Die mit dem verfügbaren Winterdienstpersonal täglich leistbaren Einsätze waren ausgeschöpft.
Am Neujahrstag kam es trotz Winterdienstkontrolle des gesamten Stadtgebietes ohne Einsatzerfordernis im Tagesverlauf zu einer problematischen Situation auf dem Radweg im Wiesengrund. Wintersichernde Maßnahmen wurden hier ab 14:15 Uhr durchgeführt.

Stellenweise kam es zu störenden Schneeablagerungen insbesondere an Übergängen von ausgebauten Radwegen zu auf der Fahrbahn verlaufenden markierten Radwegen. Bei derartigen Feststellungen wird entsprechend nachgearbeitet und das Personal hinsichtlich Räumgenauigkeit nachgeschult.
Zum Thema des zeitnahen Einkehrens von abstumpfendem Streumaterial (Granulat) in schneefreien Phasen des Winters war auszuführen, dass dies nur bei verlässlich längerer Aussicht auf schnee- und glättefreie Witterung leistbar ist.

Darüber hinaus gab es keine winterdienstbedingten Meldungen der Verkehrsbetriebe, der Polizeiinspektion Erlangen und des ADFC.

8. Weiterhin angespannte Personalsituation zur Sicherstellung des Winterdienstes

Die Sicherstellung einer leistungsfähigen Personaldecke für den Winterdienst ist seit Jahren äußerst schwierig und wird auf Grund der Altersstruktur ein immer gravierenderes Problem.
Das ursprüngliche Ziel der durchgeführten Organisationsuntersuchung mit dem Schwerpunkt Winterdienstpersonal -eine Dienstanordnung des OBM zur verbindlichen referats- und ämterübergreifenden Personalgestellung für die winterliche Verkehrssicherung- wurde in dieser Form nicht umgesetzt. Stattdessen erfolgte durch die Organisation eine systematische Analyse aller für den Winterdienst geeigneten Planstellen und deren Besetzungen. Mit allen entsendenden Ämtern wurde der personelle Bedarf für amtseigene Aufgaben und Pflichten sowie die Anzahl der für den Winterdienst verbleibenden Mitarbeiter abgestimmt und festgelegt.
Wesentliches Ergebnis ist z.B. eine mit dem Personalrat abgestimmte, inhaltlich erweiterte und demnächst zu unterzeichnende Dienstvereinbarung über die Durchführung des Winterdienstes sowie zur Vorgehensweise bei erforderlichen Befreiungen vom Winterdienst.
Im Ergebnis der Organisationsuntersuchung bleibt die Personalsituation für den Winterdienst auf Grund des demografischen Wandels sowohl derzeit als auch noch mehrere Jahre äußerst angespannt. Eine Befreiung vom Winterdienst auf Grund des Alters (z.B. ab 55 Jahren) ist somit leider auch weiterhin nicht möglich.

9. Winterdiensteinsatzleitung personell gestärkt

Im Ergebnis einer Stellenausschreibung konnte im Herbst 2014 ein Mitarbeiter aus den eigenen Reihen für die Tätigkeit als zusätzlicher Winterdienstmeister gewonnen werden, welcher sich derzeit in der mehrjährigen Einarbeitung befindet. Damit soll im Verantwortungsbereich der Winterdiensteinsatzleitung die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes, insbesondere die Durchhaltefähigkeit bei aufeinander folgenden Einsätzen, verbunden mit hoher zeitlicher und nervlicher Beanspruchung während der Winterdienstphasen sowie der jährlich zunehmende Organisations- und Koordinationsaufwand personell sichergestellt werden.

10. Erfahrungsaustausch Winterdienst in der Städteachse

Winterdienstverantwortliche der Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach sowie des Flughafens Nürnberg tauschten im Herbst 2014 ihre Erfahrungen zu Themen wie z.B. Rufbereitschaftsorganisation, Wetterdienste und stationäre Wettermeldeanlagen, Einsatz von Streumitteln inkl. Verwendung reiner Sole aus.

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 5

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/EB77	III/EB77	**772/007/2015**

Winterdienst-Räumplan Schronfeld;
Fraktionsantrag Nr. 032/2015 der SPD-Fraktion vom 24.02.2015

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Fahrradstraße Schronfeld wird nicht in den Räum- und Streuplan des städtischen Winterdienstes aufgenommen.
Der Fraktionsantrag der SPD-Fraktion Nr. 032/2015 ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

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

Die SPD Fraktion hat den Antrag gestellt, dass die Straße “Schronfeld“ als wichtige, stark befahrene Ost-West-Verbindung für FahrradfahrerInnen in den winterlichen Räumplan aufgenommen wird.
Der Räum- und Streuplan des städtischen Winterdienstes enthält mit dem ADFC abgestimmte Winterdienst-Fahrradachsen. So ist es auch für Radfahrer im Winter durchaus zumutbar, andere, gesicherte Radwege zu benutzen als im Sommer. Die Ost-West-Verbindung für Radfahrer (Winterdienstradachse WR1-9) führt entlang der Sieglitzhofer Straße und der Drausnickstraße.
Die Aufnahme von Straßen und Wegen in den Räum- und Streuplan richtet sich neben der Streckenführung auch nach den technischen Möglichkeiten des Winterdienstes. Durch die Belagsanierung im östlichen Teil des Schronfeldes bis zum Absperrpfosten haben sich die Voraussetzungen für eine Wintersicherung gebessert. Eine Wintersicherung mit abstumpfendem Streumittel wäre hier auf Grund des vorhandenen Individualverkehrs jedoch nicht möglich, der Bereich müsste mit Salz gestreut werden. Unumgänglich wäre nach wie vor die Entfernung des zur Verkehrsberuhigung aufgestellten Absperrpfostens in der Zeit vom 15.11. bis ca. 15.04. jedes Jahres, mit der sehr wahrscheinlichen Folge der Nutzung des Schronfeldes als Schleichweg für Kraftfahrzeuge. Aufgrund der Straßenbreite im Bereich der Fahrbahnverengung und des Absperrpfostens kann der Bereich mit vorhandenen großen Räumfahrzeugen nicht befahren werden.

Auch nach erneuter Prüfung der Situation ist aus Sicht des kommunalen Winterdienstes die Aufnahme der Fahrradstraße Schronfeld in den Räum- und Streuplan als parallel zu sichernde Winterdienstradachse aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll und ohne Herausnahme des Pfostens, mit den damit verbundenen verkehrlichen Nachteilen, nicht machbar. .

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

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

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

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen: Fraktionsantrag 032/2015 der SPD-Fraktion „Räumplan Schronfeld“ vom 24.02.2015

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 5

Fraktionsantrag gemäß § 29 GeschO
Eingang: **24.02.2015**
Antragsnr.: **032/2015**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **III/EB77**
mit Referat:

SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen

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

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus
91052 Erlangen

Datum
24.02.2015

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131 862225

Seite
1 von 1

Räumplan Schronfeld

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

da die Straße "Schronfeld" eine wichtige, stark frequentierte Ost-West-Verbindung für FahrradfahrerInnen ist, beantragen wir, das die Straße ab sofort in den winterlichen Räumplan aufgenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Pfister
Fraktionsvorsitzende

Birgit Hartwig
Sprecherin für Jugend, Freizeit und Familie

Felizitas Traub-Eichhorn
Sprecherin für Verkehr

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

Erlangen SPD

Ö 6

Entwurfsplanungsbeschluss nach DA Bau

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/EB 77	III/EB 77	**EB77/004/2015**

Baumaßnahme EB 77: Neubau Verwaltungsgebäude mit Sozialtrakt und Pforte mit Winterdienstbüro, Entwurf nach DA Bau 5.5.3

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
14, 20, 24

I. Antrag

Der Entwurfsplanung für den Neubau eines Verwaltungsgebäudes mit Sozialtrakt und Pforte mit Winterdienstbüro wird zugestimmt. Sie soll der Genehmigungs- und Ausführungsplanung zugrunde gelegt werden.
Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen.
Im Wirtschaftsplan 2015 sind Finanzmittel i.H.v. 5.302.000,- € enthalten. Der EB77 meldet die zusätzlich benötigten Mittel i.H.v. 473.300 € im Wirtschaftsplan 2016 an.
Ab Baufertigstellung und Bezug (2017) werden die nutzenden Fachbereiche mit ausreichenden Mitteln zur Bezahlung der Miet- und Raumkosten ausgestattet. Die Mittel sind zum Haushalt / Wirtschaftsplan 2017 anzumelden.

II. Begründung

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

- Erneuerung der bautechnisch maroden und energetisch unzureichenden Gebäude Verwaltungsaltbau und Sozialtrakt
- Integration des Sachgebietes 773-1 Grünplanung in Räumlichkeiten auf dem Betriebsgelände des EB 77
- Optimierung des Raumkonzeptes unter Beachtung arbeitsrechtlicher Vorgaben
- Gewährleistung einer effizienten Verwaltung im EB 77
- Schaffung zusätzlicher Büroflächen (ca. 500 m² mit ca. 26. Arbeitsplätzen) auf 2 Etagen zur gesamtstädtischen Nutzung

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?)

3.1 Entwurfskonzept

Die Variante 2c aus einer Machbarkeitsstudie wurde bis zur Vorentwurfsreife weiterbearbeitet und nach der Festlegung vom 25.09.14 um zwei zusätzliche Stockwerke ergänzt. Auf den Beschluss zum Vorentwurf im Stadtrat vom 27.11.2014, EB77/002/2014/1 wird verwiesen. Der Entwurf beinhaltet nun folgende Bestandteile:

Errichtung eines **viergeschossigen Bürogebäudes** mit Vollunterkellerung am Standort des jetzigen Pausenraumanbaus mit einer 2-geschossigen Gebäudeanbindung an das Gebäude A mit Büroräumen für 54 Arbeitsplätze.

Im Kellergeschoss werden Umkleide-, Sozial- und Technikräume untergebracht.

Das Erdgeschoss erhält einen separaten, repräsentativen Kundeneingang für die Nutzungen mit Publikumsverkehr (Bürgerbüro Abfallwirtschaft), den Pausenraum mit Teeküche sowie die Räume für den Betriebsarzt, die Arbeitssicherheit und die Fachkraft Schadstoffsammlung. Weitere Büroräume der Werkleitung und der Abteilungen 771, 772 und 773 werden im 1. Obergeschoss untergebracht.

Im 2. und 3. Obergeschoss entstehen Büroräume für ca. 26 Arbeitsplätze sowie Funktionsräume (Besprechungsräume, Kopierräume, Teeküche usw.), die durch den EB 77 vermietet und gesamtstädtisch, also z.B. durch ein Amt oder durch einen Fachbereich, genutzt werden.

Der Neubau wird mit einem Personenaufzug ausgestattet, der durch die Verbindung des Neubaus mit Gebäude A die notwendige Barrierefreiheit sowohl des Neubaus als auch des Gebäudes A sicherstellt.

Das Gebäude wird in Massivbauweise als Passivhaus erstellt. Zum Erreichen der Anforderungen wird die Gebäudehülle entsprechend hoch gedämmt. Eine detaillierte Zertifizierung soll nicht vorgenommen werden.

Beheizt werden die Gebäude von der am Standort bestehenden Hackschnitzelheizung. Der Verwaltungsneubau verfügt über eine Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung.

Errichtung eines barrierefreien **Pfortenneubaus** mit einem Pfortenraum und einem Meisterbüro
- nachdem der Neubau bezogen und das derzeitige Verwaltungsgebäude abgebrochen wurde.
- in bauzeitsparender Holzbauweise.
- über der zu erhaltenden Teilunterkellerung des bestehenden Altbaus

Die Entwurfsplanung kann der Anlage entnommen werden.

3.2 Termine

- Einreichen des Baugenehmigungsantrages	ca. Mitte Juni 2015
- Ausführungs- und Detailplanung, Ausschreibung/Auftragsvergabe	bis Ende 2015
- Abbruch der Pausenhalle im Bereich des Neubaufeldes	ab Februar 2016
- Rohbaubeginn	ca. März 2016
- Baufertigstellung	ca. Juli 2017

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Entsprechend der vorliegenden Kostenberechnung ergeben sich nachfolgend aufgelistete Gesamtkosten incl. Mehrwertsteuer nach DIN 276:

Summen nach Kostengruppen

Summe KG	100	Grundstück	
	200	Herrichten und Erschließen	113.400 €
	300	Bauwerk - Baukonstruktion	3.079.000 €
	400	Bauwerk - Techn. Anlagen	1.169.600 €
	500	Außenanlagen	442.200 €
	600	Ausstattung und Kunstwerke	43.000 €
	700	Baunebenkosten	928.100 €
	Kostenberechnung Baukosten (gerundet)		**5.775.300 €**

Das Ergebnis der Kostenberechnung kann zum derzeitigen Planungszeitpunkt nur mit einer Genauigkeit von +/- 10 % ermittelt werden. Bei berechneten Gesamtkosten in Höhe von 5.775.300 € wird die Endabrechnungssumme damit voraussichtlich zwischen 5.197.770 € und 6.352.830 € liegen.

Die Erhöhung der Kostenberechnung gegenüber der Kostenschätzung (< 20 %) ist im Wesentlichen der Aufstockung um 2 Etagen und den damit notwendig nachzuweisenden Stellplätzen sowie der geforderten Versickerung der Niederschläge geschuldet.

Investitionskosten:	€ 5.775.300 €	bei IPNr.: EB77
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen
Die Mehrkosten, die der EB 77 durch die Aufstockung zu tragen hat, sind durch gesicherte langfristige Mieteinnahmen zu refinanzieren. Amt 24/GME wird deshalb beauftragt, die zusätzlichen geschaffenen Flächen im 2. und 3. OG nach Fertigstellung dauerhaft anzumieten.
Die Anmietkosten belaufen sich lt. vorläufiger Berechnung auf ca. 13,25 €/m² NGF (monatliche Gesamtmiete inkl. Betriebskosten). Sie sind dem GME ab Fertigstellung (voraussichtlich 2017) zur Verfügung zu stellen.

Entsprechend sind auch die Budgets der Fachbereiche Stadtgrün und Winterdienst des EB 77 ab 2017 aufzustocken, der Anteil an der Gesamtmaßnahme beläuft sich auf rd. 25 % (p.a. ca. 84.500 € ab 2017).

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird im Detail mit der Kämmerei abgestimmt.
In verschiedenen Gewerken soll durch Eigenleistungen des EB 77 die zu finanzierende Summe noch reduziert werden.

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☒ sind vorhanden im Wirtschaftsplan 2015 des EB77 i.H.v. 5.302.000 €

☒ sind nicht vorhanden i.H.v. 473.300 €
und werden zum Wirtschaftsplan 2016 angemeldet

☒ sind nicht vorhanden und werden zum Haushalt / Wirtschaftsplan 2017 angemeldet:
(ab Fertigstellung):
- laufende Anmietkosten für die Kernverwaltung ca. 13,25 €/m² NGF (monatliche Gesamtmiete inkl. Betriebskosten)
- Erhöhung der Pauschalen für Stadtgrün und Winterdienst ca. 84.500 € p.a.

Mittelverteilung nach Wirtschaftsjahren:
- 2014: 92.500 € (Planung)
- 2015: 272.000 € (Planung)
- 2016: 2.789.900 €
- 2017: 2.620.900 €

Bearbeitungsvermerk des Revisionsamtes

☒ Die Entwurfsplanungsunterlagen mit ergänzender Kostenermittlung haben dem ReVA vorgelegen. Bemerkungen waren
☐ nicht veranlasst
☒ veranlasst (siehe anhängenden Vermerk)

04.05.2015 gez. Grasser

Anlagen: Erläuterungsbericht
Lageplan
Grundrisse (UG, EG, 1. - 3. OG)
Schnitt
Ansichten
Freiflächengestaltung
Grund- und Kennzahlen
Prüfungsvermerk Revisionsamt

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Bauvorhaben	EBV - Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte
Bauort	Stintzingstraße 46/46a 91052 Erlangen
Bauherr	Betrieb für Stadtgrün, Abfall- Wirtschaft und Stadtgrün Stintzingstr. 46/46a 91056 Erlangen
Projektsteuerung	Stadt Erlangen Amt für Gebäudemanagement

1. Allgemein:

Abbruch:
- Gebäude B: Verwaltungsgebäude mit Pforte (nur EG + OG)
- Sozialtrakt des Gebäude A

Neubau:
- Verwaltungsgebäude (UG – OG 3) mit Verbindungsbau (EG - OG1)
- Pforte auf vorhandenem UG

2. Architektur Verwaltungsgebäude mit Verbindungsbau:

Situierung:

Ost-west-gerichteter Gebäuderiegel (UG – OG 3) nördlich des Bestands-gebäudes A; über einen zweigeschossigen Verbindungsbau an das Gebäude A angeschlossen;

Der Baum im Nordwesten soll erhalten werden.

Externe Erschließung:

Der Eingang Gebäude A wird mit einer Festverglasung geschlossen; ein neuer Haupteingang wird für beide Gebäude (Neubau + Gebäude A) im Verbindungsbau geschaffen.

Zusätzlich wird ein Kundeneingang im Westen des Neubaus geschaffen.

Interne Erschließung:

Das Treppenhaus und der Aufzug zur barrierefreien Erschließung werden im Verwaltungsbau verortet. Die Anbindung an den Bestand erfolgt im Erd- und

Obergeschoss.

Grundrissgestaltung:

Im Erdgeschoss ist im Westen der Kundenbereich mit einem eigenen Zugang verortet. Dieser Bereich ist über eine Türe vom restlichen Gebäude abtrennbar. Eine kleine Fluraufweitung dient als Wartebereich.
Der Pausenraum mit Sitzplätzen für 100 Personen und einem kleinen Küchen-bereich befindet sich im Osten.
Die Infrastruktur mit Treppe, Aufzug, Haustechnikversorgung, Toiletten und Druckerräumen wird im Süden am Übergangsbau verortet.
Die Behindertentoilette soll auch als Kundentoilette genutzt werden.
Die Obergeschosse dienen rein der Büronutzung mit dem sog. Infrastrukturkern im Süden.
Im Untergeschoss ist neben Haustechnik- und Lagerräumen der Umkleide-/ Sanitärbereich untergebracht. Die Toiletten hier sollen auch für die Nutzung des Pausenraums zur Verfügung stehen.

Konstruktion:

Stahlbetonkonstruktion mit
- Ortbetondecken (nur über UG Elementdecke mit Aufbeton)
- Stahlbetoneinzelstützen

- Stahlbetonbrüstung mit –pfeilern

Bodenplattenverstärkungen unter Innenstützen

Untergeschosswände aus WU-Beton

Fassade:

Vom Nutzer wird die Ausbildung einer Brüstung gewünscht. Daran soll über die gesamte Gebäudelänge ein Brüstungskanal gezogen werden, sowie die Heizkörper befestigt werden.
Daher wird eine Bandfassade entwickelt, die aus der Schichtung geschlossener (Brüstung) und offener (Fensterband) Elemente besteht.
Fassadenbänderung mit

- durchlaufendem Fensterband; Holz-Aluminium-Fenster mit geschlossenen Paneelen

- vorgehängten hinterlüfteten Faserzementplatten

Der Sonnenschutz (Raffstore im Süden, Osten + Westen, ohne Verbindungsbau) wird hinter der Vorhangfassade versteckt.

Innenraum:

- Böden: Nadelvlies und Feinsteinzeug

- Decken: Sichtbeton mit Deckensegeln, abgehängte Gipskartondecken teilweise gelocht

- Wände: Sichtbeton, Trockenbauwände

- Türen: Bürotüren mit Oberlichtern und Stahlumfassungszargen, Brandschutztüren nach Anforderung

Schallschutz:
Es sind keine erhöhten Anforderungen bekannt.

Brandschutz:

Gebäudeklasse 5, Sonderbau

Versammlungsstätte begrenzt auf den Pausenraum im EG

Zweiter baulicher Rettungsweg über außenliegende Stahltreppe an Flurostende

-> Endgültige Klärung am 16.04.15

Energiestandard:
Passivhausstandard ohne Zertifizierung.
Verschiedene Dämmstärken und U-Werte wurden vom Bauherrn angegebe

Stellplätze:

Entfallende Stellplätze und neu benötigte werden nordöstlich des Gebäudes neu erstellt.

Anzahl laut Stellplatzberechnung

3. Pfortengebäude:

Situierung:

Auf dem vorhandenen Untergeschoss des abzubrechenden Gebäudes B;

Es wird festgelegt, dass die Bestandstreppe erhalten bleiben soll und somit die gesamte Bestandskellerdecke überbaut wird.
Im Süden überkragt das Meisterbüro den Bestandskeller sogar, um dem Nutzerwunsch nach Einsehbarkeit der Straße zu gewährleisten.

Externe Erschließung:

Hauptzugang von Osten neben dem Pfortenempfang;

Zweiter Zugang von Norden

Interne Erschließung:

Bestandstreppe zum UG bleibt erhalten;

Grundrissgestaltung:

Im Erdgeschoss befinden sich der Empfang, das Meisterbüro, ein Raum zur besonderen Verfügung (ohne Ausbau), sowie Toiletten und ein Technikraum.
Das Meisterbüro und die Pforte sind zur besseren Einsicht der Straße und des Grundstücks versetzt angeordnet.
Im Norden soll die Stiefelwaschanlage installiert werden.
Das Untergeschoss wird nicht verändert.

Konstruktion:

Holzfertigbauweise auf vorhandenem Massivkeller

Da im Untergeschoss des Bestandsgebäudes die Medien des gesamten Geländes zusammengeführt sind, muss dieser erhalten bleiben.
Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten und den Bestandskeller nach dem Abbruch der Obergeschosse möglichst schnell wieder zu schließen, wird nach Rücksprache mit dem Statiker vorgeschlagen, das Gebäude als Holzbau aufzustellen.

17/236

Fassade:

Die Fassade entwickelt sich aus einem Wechselspiel von offenen und geschlossenen Elementen, die über die Dachscheibe zu einem Kubus zusammengefasst wird.
Um in einer Architektursprache zu bleiben, sollen die gleichen Materialien wie beim Verwaltungsgebäude zum Einsatz kommen:

- raumhohe Holz-Aluminium-Fensterelementen
- vorgehängte hinterlüftete Faserzementplatten

Innenraum:

- Böden: Nadelvlies und Feinsteinzeug
- Decken: abgehängte Gipskartondecken gelocht
- Wände: Holzständerwände, Trockenbauwände
- Türen: Bürotüren mit Stahlumfassungszargen, Brandschutztüren nach Anforderung

Schallschutz:
Es sind keine erhöhten Anforderungen bekannt.

Brandschutz:

Gebäudeklasse 1

Energiestandard:
Kein Passivhausstandard; es wird für die Außenwände und das Dach jeweils ein U-Wert vom Bauherrn vorgegeben.

Stellplätze:

Entfallende Stellplätze und neu benötigte werden nordöstlich des Gebäudes neu erstellt.

Anzahl laut Stellplatzberechnung

3. Elektrische Anlagen

Die Anbindung der neu zu errichtenden Anlagen erfolgt über einen freien Abgang an der im KG des Pfortengebäudes befindlichen Niederspannungshauptverteilung. Es muss eine neue Anbindungsleitung vom KG Pforte über den bestehenden Versorgungsschacht in das KG Gebäude A und von hier im Kabelschutzrohr (Rohrgraben) in den Neubau verlegt werden. Die Versorgung des Pfortenneubaus erfolgt direkt vom zu erhaltenden KG.

Kabel und Leitungen

Die neue Verkabelung erfolgt mit NYM-Leitungen auf Kabelrinnen, in Brüstungskanälen, abgehängten Decken, Trockenbauwänden und Mauerwerk. In Technik- und Nebenräumen erfolgt die Installation Aufputz in Kanälen oder Alu-Rohren. Für die Anbindung des Neubaus an die Brandmeldeanlage im Pfortengebäude werden Leitungen mit Funktionserhalt verlegt. Die Verkabelung der notwendigen Anschlüsse für die Gewerke HLS wurde berücksichtigt.

Brandschutz

Die Durchbrüche in Decken bzw. bei Querungen von Fluren und Brandabschnitten werden in derselben Feuerwiderstandsklasse erstellt, in der sie erstellt bzw. festgelegt wurden. Die Brandschutzdurchführungen werden nach DIN 4102 eingebaut. Notwendige Trassenverkleidungen von Leitungen in Flucht- und Rettungswegen werden entsprechend den Anforderungen ausgeführt. Wenn möglich, werden dafür Brandschutzkanäle installiert.
Die Flurquerungen innerhalb des jeweiligen 400m² Abschnittes werden nicht verkleidet, dies kann bei einer späteren Nutzungsänderung nach Bedarf immer noch ausgeführt werden (Festlegung durch GME).

Sonnenschutz

Die Ost-, West- und Südfassaden werden mit Sonnenschutzeinrichtungen ausgerüstet. Die hierfür notwendige zentrale Steuereinheit ist im Technikraum Elektro im EG vorgesehen. Die Wetterstation zur Aufnahme der Einflussfaktoren wird mit einem Standrohr auf der Dachfläche angebracht. Die Motorsteuerein- heiten der einzelnen Antriebe in den Räumen werden im abgehängten Deckenkoffer untergebracht. Es soll eine zentrale Ansteuerung für alle Antriebe ausgeführt werden, die jederzeit Raumweise übersteuert werden kann. Die Antriebe selbst sind in den Kosten nicht berücksichtigt, diese kommen vom Architekten.

18/236

Beleuchtung allgemein

Nach einem Vergleich von T5 Leuchtmitteln mit LED-Technik, fiel die Entscheidung auf T5-Technik. In den Büros mit Bildschirmarbeitsplatz ist mit LED-Technik zumeist eine höhere Anzahl an Leuchten nötig als mit T5-Technik, um die geforderten Beleuchtungsstärken zu erreichen. Noch gravierender wirkt sich jedoch der Kostenfaktor aus. Setzt man baugleiche Leuchten zum Vergleich an, so liegt der Beschaffungspreis bei LED-Technik etwa beim doppelten gegenüber T5. Legt man die durchschnittlichen Laufzeiten für ein derartiges Gebäude zugrunde, so ergeben sich verhältnismäßig lange Amortisationszeiten für die LED Variante. Weiterhin bestehen bisher noch nicht ausreichend Erfahrungswerte über die Haltbarkeit der LED-Technik. Aus diesen Gründen wurde die Entscheidung gegen LED- und für T5-Technik getroffen.
In Umkleideräumen, Treppenhaus und WC`s wird die Beleuchtung über Präsenzmelder gesteuert. In Fluren und den Kopierbereichen erfolgt die Steuerung über Tasterschaltung mit einer zentralen Übersteuerung zu einer festgelegten Uhrzeit. Die Beleuchtung im Pausenraum wird über ein zentrales Tableau geregelt. Die Festlegung der Leuchten erfolgt in Abstimmung mit dem Bauherren/Nutzer, nach den Anforderungen der jeweiligen Nutzungseinheit.

Sicherheitsbeleuchtung

Für die Flucht- und Rettungswege werden Notausgangsleuchten mit Richtungspfeilen installiert. Diese werden mit roten, runden, gravierten Schilder gekenn- zeichnet.
Eine Sicherheitsbeleuchtung ist für Aufenthaltsräume im Keller, Flure, Treppenräume (inkl. deren Flur), Technikräume, Ausgänge und die Fluchttreppe vorgesehen. Die Versorgung der Sicherheitsbeleuchtung erfolgt über ein Zentralbatteriesystem, welches im Batterieraum KG untergebracht wird.

Blitzschutz

Es wird ein äußerer Blitzschutz für beide Gebäude erstellt. Die Planung erfolgt nach der DIN EN 62305 (VDE 0185-305) und deren Beiblättern. Aufgrund der Gebäudekonstruktion mit einem umlaufenden Fensterband müssen die Ableitungen in den, hinter die Fassade zurückgesetzten Stützen, eingebracht werden.

Brandmeldeanlage

In der Planung ist eine modulare Brandmeldezentrale berücksichtigt. Die Anlage ist im neuen Pfortengebäude untergebracht und kann individuell erweitert werden um später den gesamten Bauhof zu versorgen. Die Anlage wird in einem Brandschutzgehäuse

untergebracht. Die Planung der Anlage erfolgt nach DIN 0833-1, DIN 0833-2 und DIN 14675. Die Ausführung erfolgt als Ringbusanlage mit Handdruckmeldern an allen Ausgängen ins Freie und optischen Meldern in den Technikzentralen. Die akustische Alarmierung erfolgt über Hupen. Weitere Ansteuerungen für Aufzug, Sicherheitsbeleuchtung und Sonnenschutz sind ebenfalls vorgesehen.

EDV-Vernetzung

Der Standort des Bauhofes ist mit LWL versorgt. Aktuell laufen diese Leitungen im KG Gebäude B (zukünftig Pfortengebäude) zusammen. Hier muss vorübergehend ein neuer Datenverteiler aufgebaut werden, der sowohl den Bestand in den Gebäuden A und B, als auch das neue Gebäude versorgen kann. Dieses Provisorium muss erhalten bleiben, bis der Neubau Pforte fertiggestellt ist. Nach Fertigstellung des Pfortengebäudes wird der Verteiler aus Feuchtigkeitsgründen vom KG in das EG umgebaut. Im KG Neubau Verwaltungsgebäude wird ein separater Verteiler installiert, der den gesamten Neubau versorgt. Die Anbindung an den Bestand erfolgt per LWL auf der Trasse der Niederspannungsversorgung. Innerhalb der beiden neuen Gebäude erfolgt eine strukturierte Datenverkabelung nach Cat.7. Jeder Arbeitsplatz erhält 3 Datenanschlüsse (Telefon, PC , Drucker) mit 2 Steckdosen pro Anschluss. Alle weiteren Anschlüsse werden nach Bedarf ausgeführt. Die Anschlussdosen sind mit Beschriftungsfeldern auszuführen.
In den Besprechungsräumen bzw. im Pausenraum werden eine Halterung und die zusätzlich notwendige Verkabelung für einen Beamer geschaffen. Die Anschlussmöglichkeit für den PC befindet sich an einer vorher definierten Stelle im Brüstungskanal oder Wandbereich des jeweiligen Raumes. Im Pausenraum wird hierfür zusätzlich eine Anschlussmöglichkeit für ein Lautsprechersystem geschaffen.

19/236

Personenaufzug

Um den Neubau der Verwaltung behindertengerecht zu gestalten soll einen Personenaufzug eingebaut werden. Dieser befindet sich direkt neben dem Treppenhaus und geht über die 5
Etagen des Neubaus. Die Ausführung soll als Seilaufzug mit einer Tragfähigkeit von 630kg erfolgen. Die Bauart des Aufzuges ist ohne Maschinenraum. Alle Kabinenwände und die Kabinentür sind aus Edelstahl gefertigt. Im inneren ist der Aufzug mit Spiegel und Handlauf ausgestattet. Die Anlage verfügt über ein Notrufsystem. Die Entrauchung des Aufzugschachtes erfolgt über eine ENEV-konforme Komplettlösung.

4. Technische Ausrüstung

Abwasseranschluss
Die Entwässerung in den Gebäuden erfolgt getrennt für Schmutz- und Regenwasser. Das Schmutzwasser wird über den vorhandenen Mischwasserkanal auf dem Grundstück entwässert. Das anfallende Regenwasser wird über Rigolen auf dem Gelände versickert.
Der Schmutzwasseranschluss an die öffentliche Kanalisation erfolgt über den vorhandenen Anschlusskanal.

Abwasseranlagen
Das Schmutzwasser wird über die Anschlüsse an die Außenkanäle auf dem Grundstück der öffentlichen Kanalisation zugeführt.

Regenwasser
Das Niederschlagswasser wird von den Dachflächen des Gebäudes mit Hilfe eines Hydraulischen Druckentwässerungssystems abgeleitet und über Fall- und Sammelleitungen über das Untergeschoss aus dem

Gebäude geführt. Außerhalb des Gebäudes wird diese über eine Rigolenanlage zur Versickerung gebracht.
Die notwendigen Notüberläufe werden angegeben und durch die Architekten berücksichtigt.
Die Fallrohre werden innerhalb des Gebäudes in jedem Falle gegen Schwitzwasser und Schallübertragung mit nichtbrennbarem Material in diffusionsdichter Ausführung gedämmt.
Schmutzwasser
Aus den notwendigen Sanitärräumen und Teeküchen der einzelnen Ebenen wird häusliches Schmutzwasser abgeleitet. Die Entwässerung erfolgt im Gebäude über Fall- und Sammelleitungen innerhalb der vorgesehenen Schächte und abgehängten Decken.

Wasseranlage

Der Hausanschluss des Verwaltungsgebäudes erfolgt über das Bestandsgebäude und wird aus hygienischen Gründen komplett erneuert. Die Wasserversorgung erfolgt über eine erdverlegte Wasserleitung mit Anbindung an den bestehenden Trinkwasseranschluss im Bestandsgebäude.
Eine Zählung des Trinkwasserverbrauchs in der HLS-Zentrale ist nicht vorgesehen. Unterzähler sind jedoch für die Sanitärzellen des 2. Und 3. Obergeschosses erforderlich und vorgesehen.
Es wird kein Zähler für die Trinkwasserinstallation benötigt, da alle Medien an den Bestand angeschlossen werden.
Die Anlage wird wo erforderlich (z.B. Kopfbrausen) mit Einzelabsicherungen ausgestattet.
Die Wasserversorgung des Pförtnerhauses erfolgt auf dem gleichen Weg wie bisher, allerdings werden die Trinkwasserleitungen im Bodenkanal erneuert, ebenso wie Zählereinrichtungen etc. im Untergeschoss Pförtnerhaus.

20/236

Trinkwasser
Alle Verbraucher erhalten Kaltwasseranschlüsse. Die Warmwasserversorgung erfolgt in den Obergeschossen des Verwaltungsgebäudes dezentral. Im Untergeschoss sowie für Teeküche und WT Betriebsarzt EG zentral über ein Speicherladesystem.

Die einzelnen Verbrauchsbereiche sind je Ebene durch Unterputzventile bzw. Schrägsitzventile absperrbar

Sanitärobjekte

Generell sind die Sanitärobjekte aus Porzellan in Farbe Weiß und die Armaturen als Elektronikarmaturen sowie Einloch-Einhebelmischer bzw. Selbstschlussarmaturen und die Ausstattungsartikel aus Kunststoff vorgesehen.
Die einzelnen Objekte sind, wie nachfolgend beschrieben, ausgestattet.

Wärmeversorgung

Die Wärmeversorgung des neuen Verwaltungsgebäudes erfolgt durch den Anschluss an das bestehende Nahwärmenetz, das von einer zentralen Hackschnitzelanlage gespeist wird. Diese Anlage befindet sich auf dem Gelände des Bauherrn.
Aufgrund unserer Berechnungen, gehen wir von einer nutzbaren Leistung von 97,0 kW für das Verwaltungsgebäude aus.
Neue zu versorgende Bruttogeschossflächen (mit Aufstockung):

- ca. 1.380 m²

Die zur Verfügung stehende Leistung für das Verwaltungsgebäude deckt nach derzeitigem Stand den

Wärmebedarf der Raumheizung, der Lüftungsanlage und den Warmwasserbedarf des Neubaus.

Es ist kein Pufferspeicher für die Heizungsanlage vorgesehen.

Zu- und Abluftanlage

Die Luftaufbereitung erfolgt mit einem Lüftungsgerät mit Wärmerückgewinnung, adiabate Kühlung und heizungsseitig angeschlossenem Erhitzer. Die Anlage entspricht den Passivhaus Vorgaben.
Die Anlage wird in der HLS-Zentrale im Untergeschoss des Verwaltungsgebäudes aufgestellt.
Das Gerät entspricht der VDI 6022 und wird mit 100% Außenluft betrieben.
Die Außenluftansaugung erfolgt entweder über einen Außenluftansaugturm. Der Fortluftausblas erfolgt mittels einer Deflektorhaube über Dach.
Je nach Geräuschentwicklung und Anforderung sind Schalldämpfer vorgesehen.
Die Kanalleitungen bestehen aus verzinktem Stahlblech.
Bei der Durchdringung von Brandschutzabschnitten werden Brandschutzklappen eingebaut.
Die Räume sind mit statischer Heizung bzw. mit Fußbodenheizung ausgestattet. Eine zusätzliche Beheizung bzw. Transmissionsdeckung über die RLT-Anlage erfolgt nicht. Die Zuluft wird im Heizfall Isotherm eingeblasen. Der Bereichsstrang Umkleide und Nassbereich Nassbereich im Untergeschoss erhält einen Nacherhitzer um die Zuluft, Standardmäßig über den Geräteerhitzer auf 20°C erhitzt, weiter auf die geforderten 24°C für diese Bereiche nachzuheizen.
Für den Abgleich der erforderlichen Luftmengen werden, mit Ausnahme Untergeschoss Bereich Umkleide, Duschen und Waschen, konstante Volumenstromregler eingesetzt.
Im Untergeschoss werden Feuchtefühler vorgesehen, damit die Luftmenge je nach Feuchteanfall beim Waschen, Duschen und feuchter Kleidung in den Umkleidebereichen, von min. auf max. geregelt werden kann. Hierfür werden im Untergeschoss variable Volumenstromregler mit zusätzlicher Absperrfunktion vorgesehen.
Zu- und Abluft werden durch Auslässe so geführt, dass eine zugfreie Raumdurchströmung gewährleistet ist. In den Büroräumen werden kombinierte Luftauslässe für Zu- und Abluft vorgesehen.
Im Pausenraum, EG, und in der „Umkleide weiß“, UG, können verzinkte Stahlrohre mit integrierten Schlitzen verwendet werden.
Die bestehenden Außen- und Fortlufttürme des Bestandsgebäudes werden erneuert. Dabei wird die Fortluft mit einer Erdleitung versetzt.
Der Außenluftansaugturm bleibt in der gleichen Lage.

Technische Anlagen in Außenanlagen

Regenwasser
Das von den Dachflächen des Gebäudes anfallende Niederschlagswasser wird über Grundleitungen abgeleitet und einer Rigolenanlage zur Versickerung zugeführt.
Schmutzwasser
Das im Gebäude anfallende Schmutzwasser wird über außenliegende Grundleitungen gesammelt und ebenfalls den Bestands-Mischwasserkanälen zugeführt.
Trinkwasser
Die Trinkwasserversorgung erfolgt durch Anschluss an die bestehenden Trinkwasserleitungen im Bestands-

gebäude. Die bestehende Trinkwasser-Versorgungsleitung wird erneuert.

Nahwärme

Durch die Aufstockung des Neubaus wird eine Erhöhung des bestehenden Abgaskamins der Hackschnitzelanlagen. Bei den Bestandskessel handelt es sich um ein Köb Pyrot KRT 400 kW Kessel mit einem DN 350 Abgasstutzen. Nach der FeuVO liegt die dafür notwendige Höhe bei 15,5 m. Bei dieser Höhe wird ein rundes Abgasrohr mit der Dimension 400 mm. Dieses wird als ein Doppelrohrabgaskamin ausgebildet. Aus statischen Gründen kann nur ein freistehender Kamin zum Einsatz kommen. Um die spätere Nachrüstung der Filteranlage zu gewährleisten, werden zusätzliche Stützen im Abgaskamin vorgesehen.

Die Gebäude werden durch Anschluss an die bestehende Nahwärmeversorgung versorgt. Daher führen außenliegende Heizungsrohre vom Bestandsgebäude zum Neubau Verwaltungsgebäude. Die Rohre sind Flexrohre mit Doppelrohrmantel in DN 50/ PN 6, mit Dehnungspolster, ohne Leckagenüberwachung.

Der bestehende Anschluss im Pförtnerhaus wird weiter genutzt.

Raumlufttechnik

Die Außenluftansaugung erfolgt über einen Außenluftturm, der an der Westfassade Neubau Verwaltungsgebäude auf einem bauseitigem Betonschacht platziert wird und mit einer Erdleitung mit den Gebäude verbunden ist.

Stadt Erlangen
Abt. Stadtgrün

Bauhof Neubau
- Entwurf -

Plan-Nr. 4.3		Maßstab: 1:500
Bearbeitung:	EB773-1/ Michaelis	09.04.2015
Geändert:		27.04.2015
Geprüft:	EB773-1/ Rother	27.04.2015
Freigabe AL:		

2015-01-20 Bauhof_Grundlagenplan - AKTUELL.vwx

Legende zu Entwurfsplan Bauhof Neubau, Stand 27.04.2015

- Bestehender Asphaltbelag
- Neuer bzw. ergänzter Asphaltbelag
- Bestehende Pflasterfläche
- Neue Pflasterfläche (Betonpflaster bzw. -platten)
- Neue Pflasterfläche (Rasenfugenpflaster)
- Bestehende Rasenfläche
- Neue Rasenfläche
- Bestehende Strauchfläche
- Neue Pflanz- bzw. Strauchfläche
- Bestehende bzw. ergänzte Staudenpflanzung
- Bestandsbäume erhalten
- Neupflanzungen und verpflanzte Bäume
- Neupflanzung Solitärstrauch

1. Zusätzliche Parkplätze
2. Neue Zufahrt, Schranke und Schrankenöffner versetzt
3. Fahrradüberdachung (z.T. aus Bestand versetzt und z.T. zusätzliche Überdachung)
4. Hauptzugangsbereich für Mitarbeiter und Besucher
5. Zufahrt aus Asphalt bleibt vollständig erhalten
6. Besucherparkplätze
7. Fläche zur Pausengestaltung mit Raucherunterstand

Grund- und Kennzahlen der Maßnahme

28.04.15

EB77 Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte

1. Grunddaten

Baukosten (DIN 276)

100	Grundstück	0 €
200	Herrichten und Erschließen	113.400 €
300	Bauwerk - Baukonstruktionen	3.079.000 €
400	Bauwerk - Technische Anlagen	1.169.600 €
500	Außenanlagen	442.200 €
600	Ausstattung (noch nicht vollständig ermittelbar)	43.000 €
700	Baunebenkosten	928.100 €

Baukosten gesamt	5.775.300 €

Bauwerkskosten (Kostengruppen 300 + 400)	4.248.600 €

Flächen und Rauminhalt

NGF	Nettogeschossfläche in m²	2.130,00
NF	Nutzfläche in m²	1.427,00
BGF	Bruttogeschossfläche in m²	2.600,00
BRI	Bruttorauminhalt in m³	9.517,00

Jährliche Baunutzungskosten (in Anlehnung an DIN 18960)

100	Kapitalkosten *1)	213.740 €
200	Objektmanagementkosten (kaufm. Gebäudemanagement)	7.900 €
300	Betriebskosten	58.650 €
400	Instandsetzungskosten *2)	58.440 €

Baunutzungskosten p. a.	338.730 €

*1) Kalkulatorische Abschreibung und Zinsen für Eigen- und / oder Fremdkapital unter Berücksichtigung des stetig sinkenden Restbuchwertes aufgrund der Abschreibung

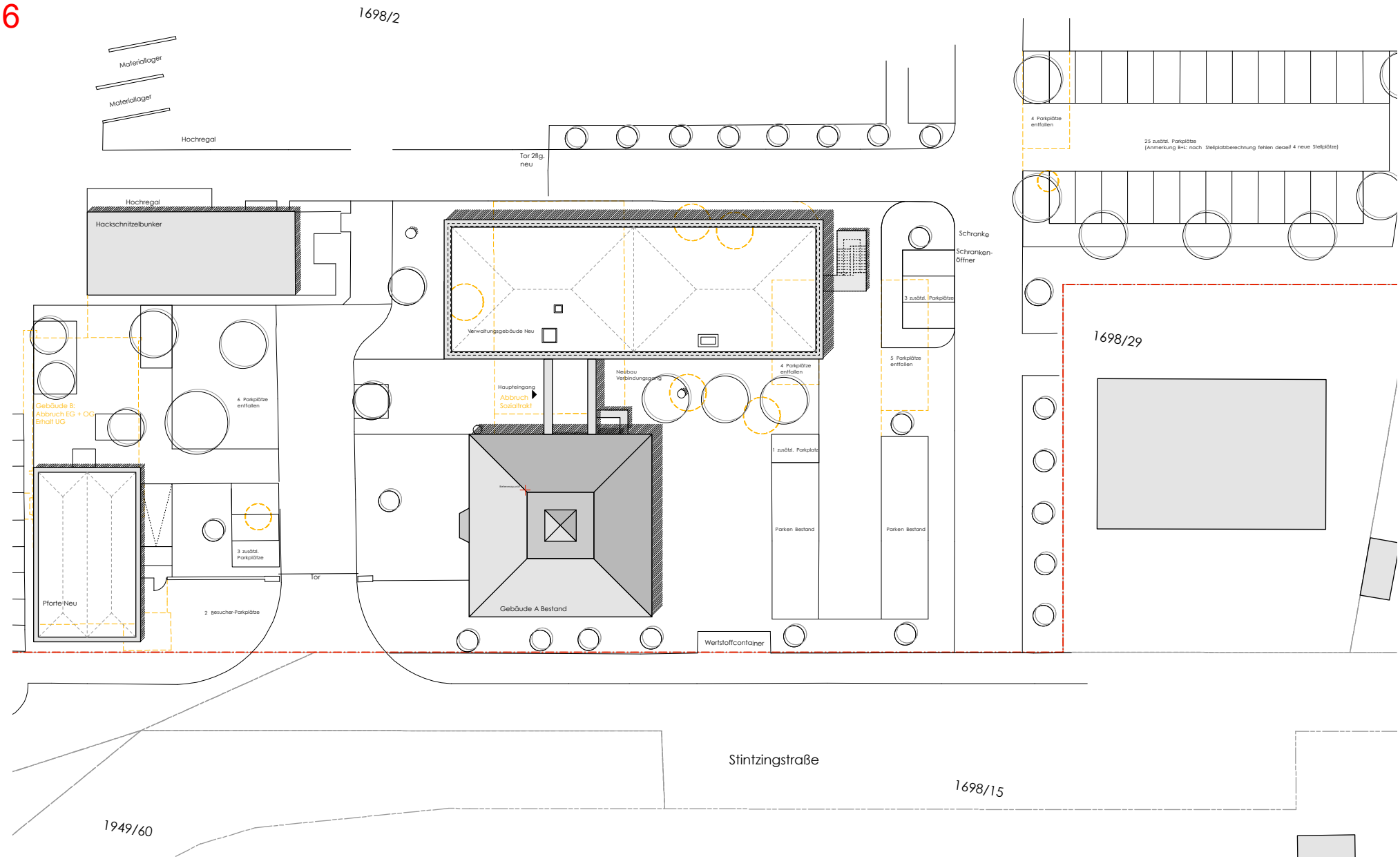
*2) durchschnittliche Kosten der Instandsetzung über die Lebensdauer

2. Kostenkennzahlen

	je m² NF	je m² NGF	je m² BGF
Bauwerkskosten (Kostengruppen 300 und 400)	2.977 €	1.995 €	1.634 €
Baukosten gesamt (Kostengruppen 100 - 500 und 700)	4.017 €	2.691 €	2.205 €

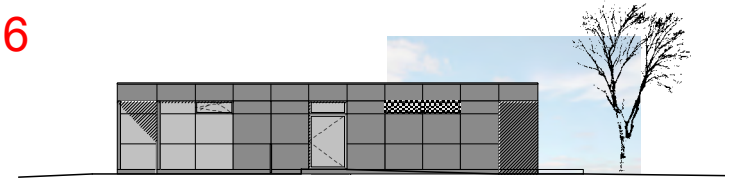
Grundmiete (ohne Betriebskosten) / Monat	10,96 €	je m² NGF
Gesamtmiete / Monat	13,25 €	je m² NGF

Ö 6



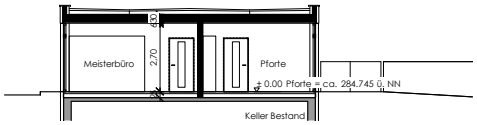
ENTWURFSPLANUNG	Planinhalt	BABLER + LODDE	gez	Datum	EP
EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Lageplan	ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	eb	22.04.15	
			Index 0	M= 1:500	1.0

Ö 6

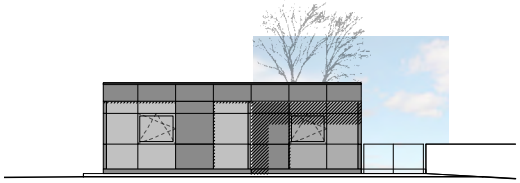


Ansicht von Osten

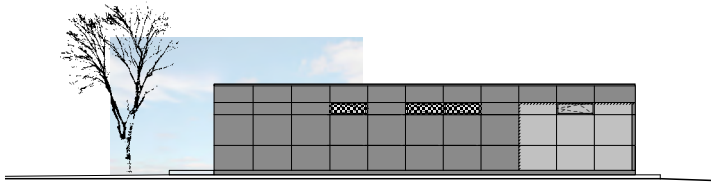
Ansicht von Norden



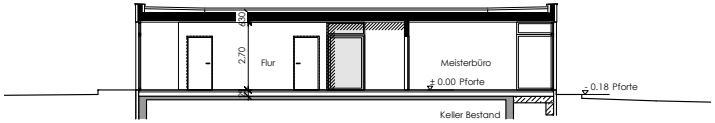
Schnitt P.1-1



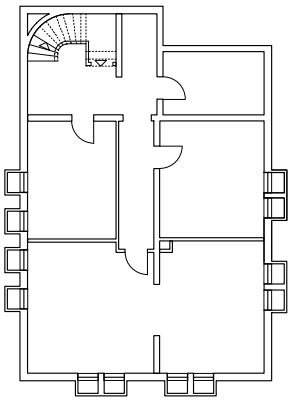
Ansicht von Süden



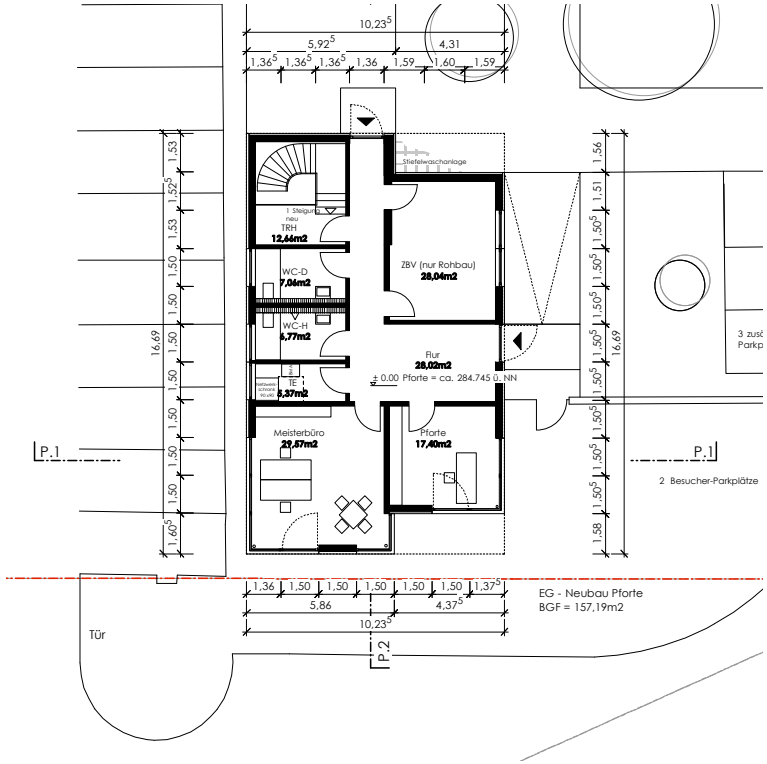
Ansicht von Westen



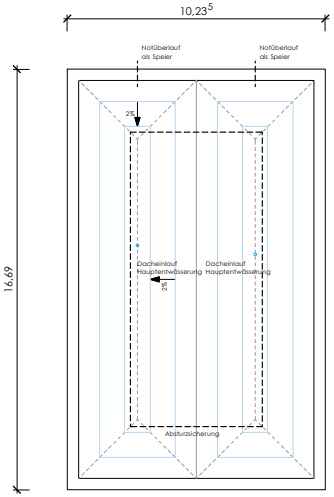
Schnitt P.2-2



UG - Bestandsgebäude B
Die Bauteile im UG Bestand
sind hinsichtlich Brandschutz zu prüfen.



EG - Neubau Pforte
BGF = 157,19m2



Dachaufsicht - Neubau Pforte

ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Pforte UG, EG, Ansichten, Schnitte	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb / Datum 22.04.15 / EP Index 0 / M= 1:300 / 2.10

Ö 6

OBM/14/GK019 T. 2216

Erlangen, 04.05.2015

Prüfung Entwurfsplanungsbeschluss – Baumaßnahme EB77, Neubau Verwaltungsgebäude

I. Die Entwurfsplanungsunterlagen mit ergänzender Kostenermittlung zum o.g. Vorgang haben dem Revisionsamt (RevA) vorgelegen und wurden einer Kurzprüfung unterzogen.

Prüfungsbemerkungen waren

☐ nicht veranlasst

☒ veranlasst (siehe unten stehende Prüfungsbemerkung)

Prüfungsbemerkung:

Das Verwaltungsgebäude war zunächst 2-geschossig geplant. Auf dieser Grundlage wurde ein Architektenvertrag Anfang 2014 geschlossen. Ende 2014 wurde im Stadtrat beschlossen, das Gebäude 4-geschossig auszuführen. Das Architektenhonorar stieg damit über den Schwellenwert von 207.000 € (VOF-Verfahren). Wir bitten, die weiteren Schritte mit dem Rechtsamt abzustimmen. Gemäß Anlage 2 der Geschäftsordnung des Stadtrates muss die Auftragserweiterung zudem anschließend vom UVPA/Werkausschuss beschlossen werden.

Diese Punkte stehen einer Beschlussfassung der aktuellen Vorlage nicht entgegen.

II. EB77 mit den Vergabeunterlagen z.W.

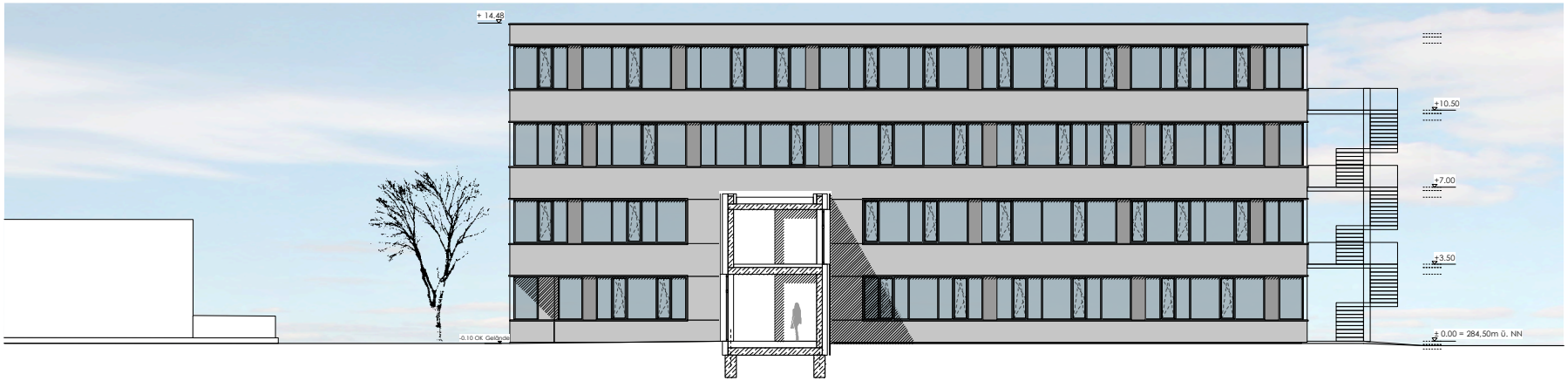
III. Digitale Kopie mit Prüfunterlagen Amt 14/AL

i.A.

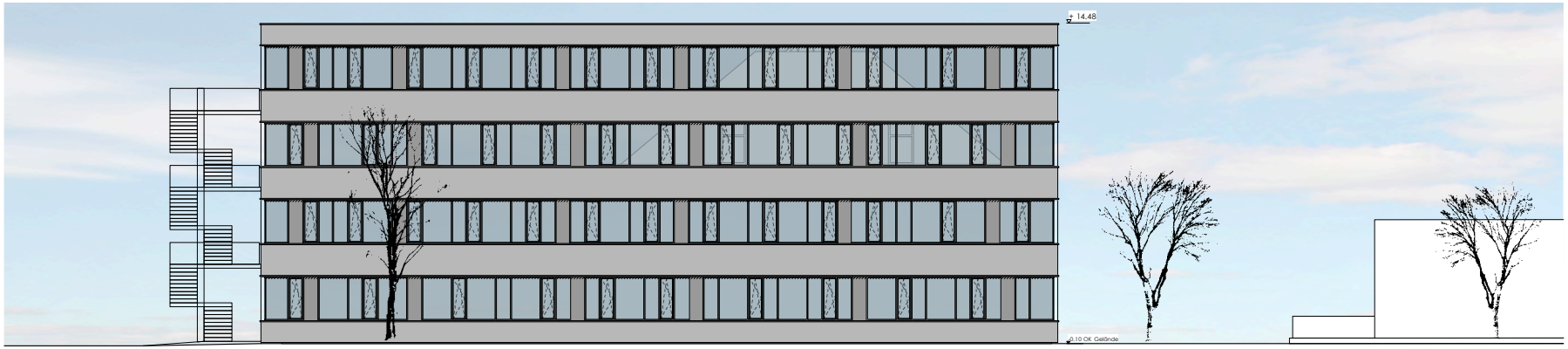
Grasser

Anlage: Entwurfsplanungsunterlagen

Ö 6



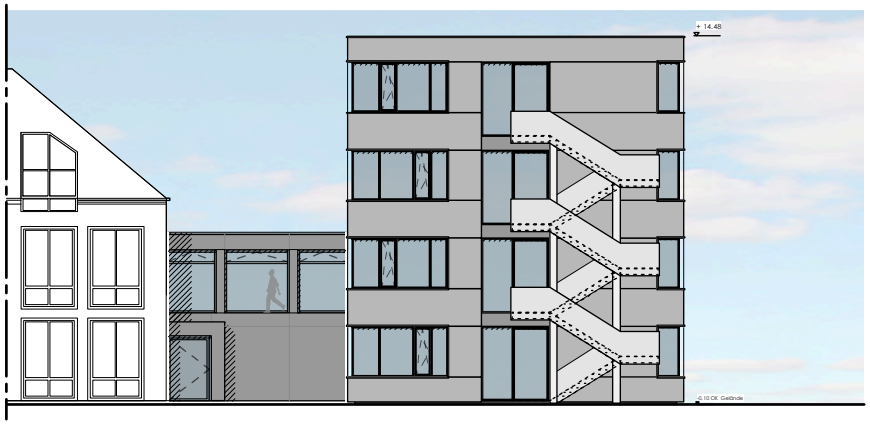
Ansicht von Süden



Ansicht von Norden

ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung Ansichten	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb / Datum 22.04.15 / EP Index 0 / M= 1:300 / 3.1

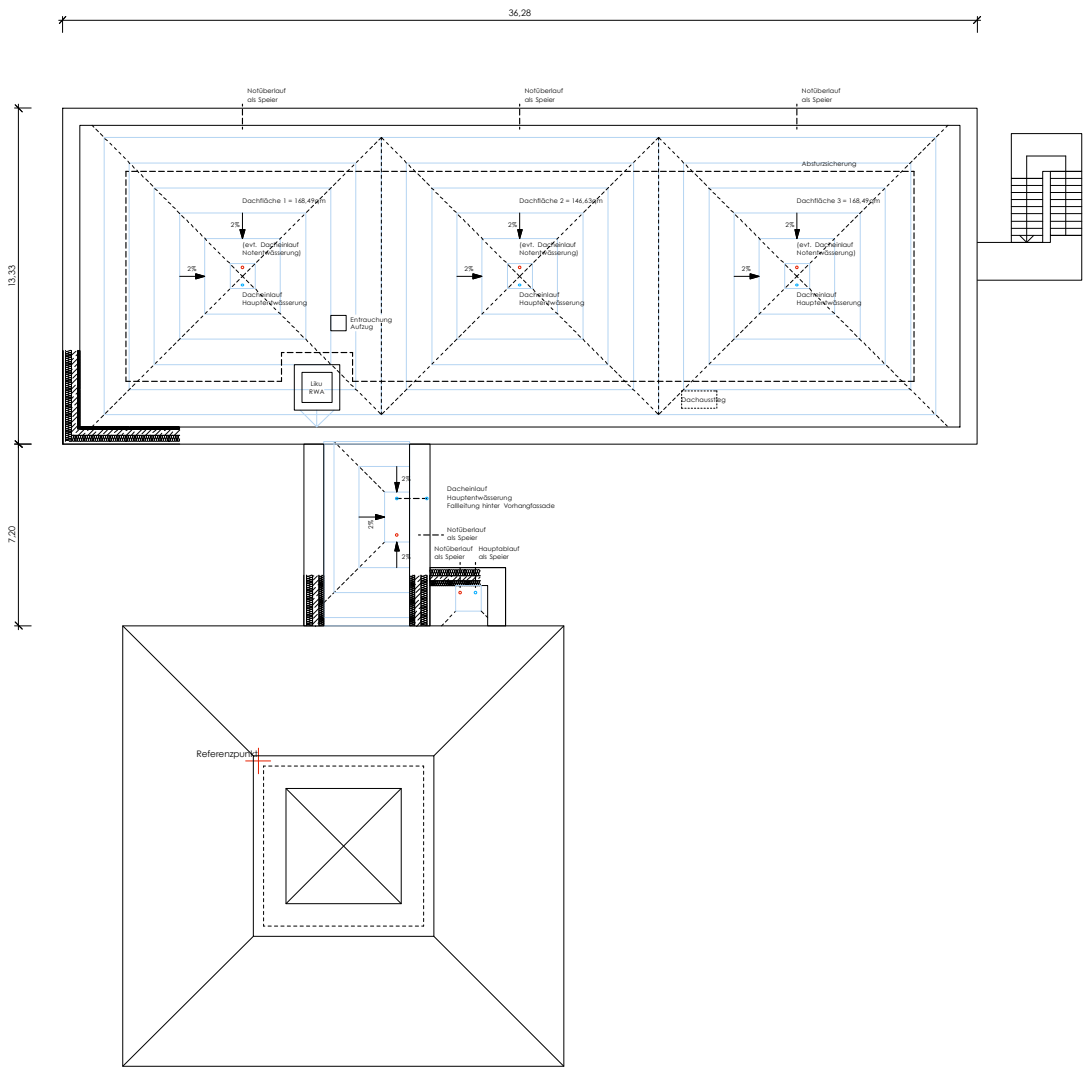
Ö 6



Ansicht von Westen

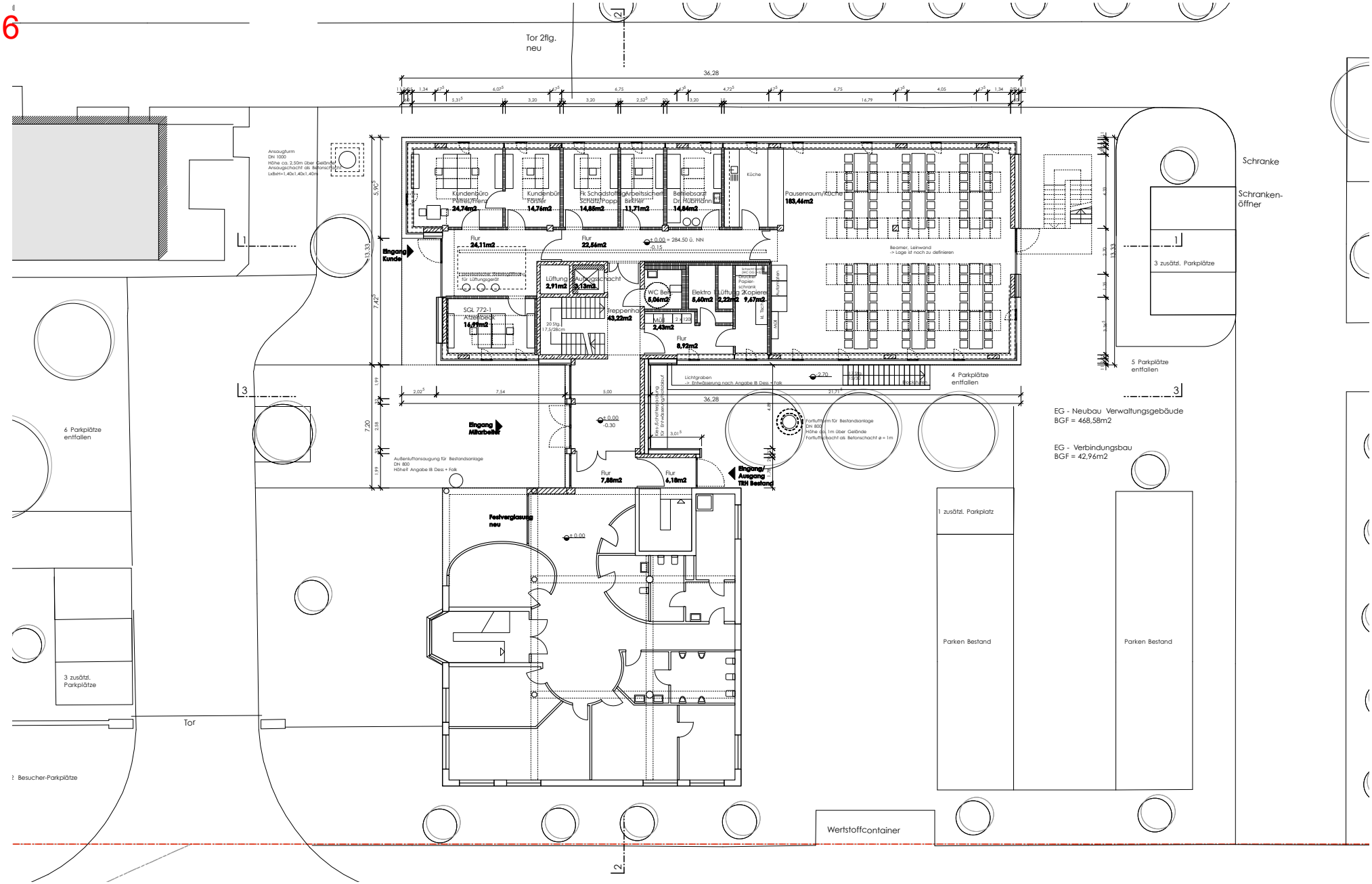
ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung Ansichten	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb / Datum 22.04.15	EP
			Index 0 / M= 1:300	3.2

Ö 6



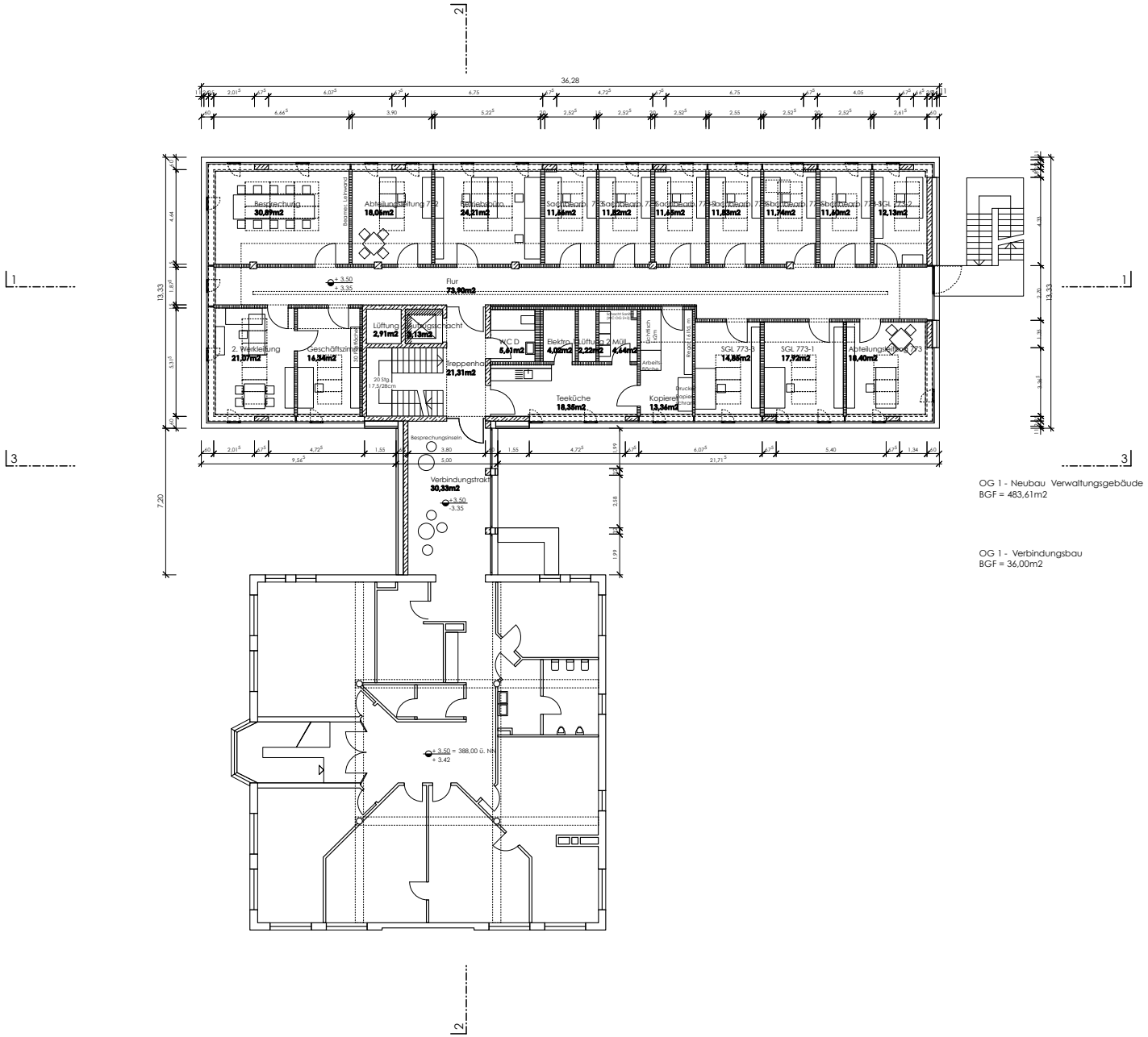
ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung Dachaufsicht	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb Datum 22.04.15 Index 0 M= 1:300	EP 2.6

Ö 6



ENTWURFSPLANUNG	Planinhalt	BABLER + LODDE	gez	Datum	EP
EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Verwaltung EG	ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	eb	22.04.15	
			Index 0	M= 1:300	2.2

Ö 6

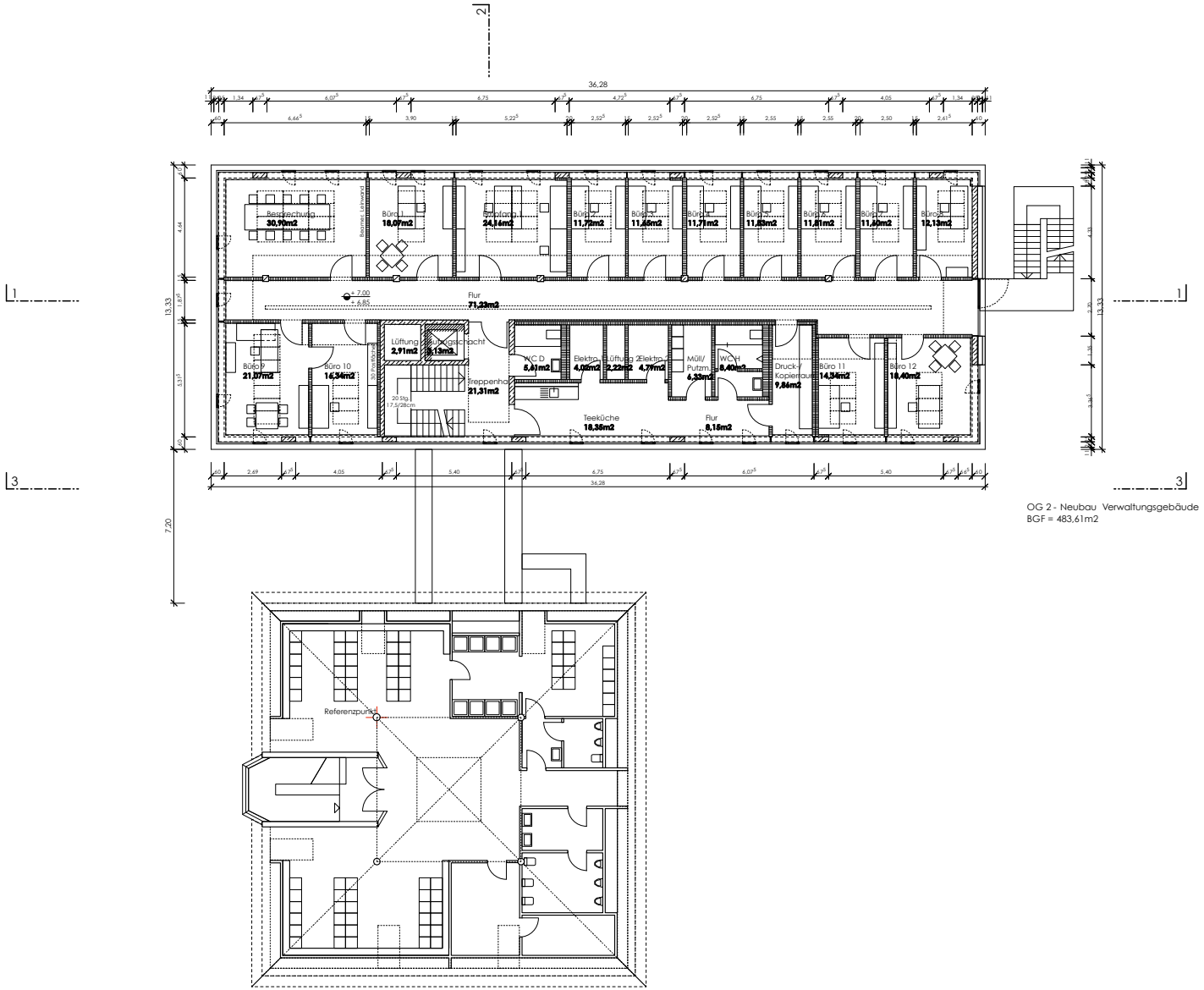


OG 1 - Neubau Verwaltungsgebäude
BGF = 483,61m2

OG 1 - Verbindungsbau
BGF = 36,00m2

ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung OG 1	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb Datum 22.04.15 Index 0 M= 1:300	EP 2.3

Ö 6



OG 2 - Neubau Verwaltungsgebäude
BGF = 483,61m2

ENTWURFSPLANUNG

EBV-Neubau
Verwaltungsgebäude und Pforte
Stintzingstraße, 91052 Erlangen

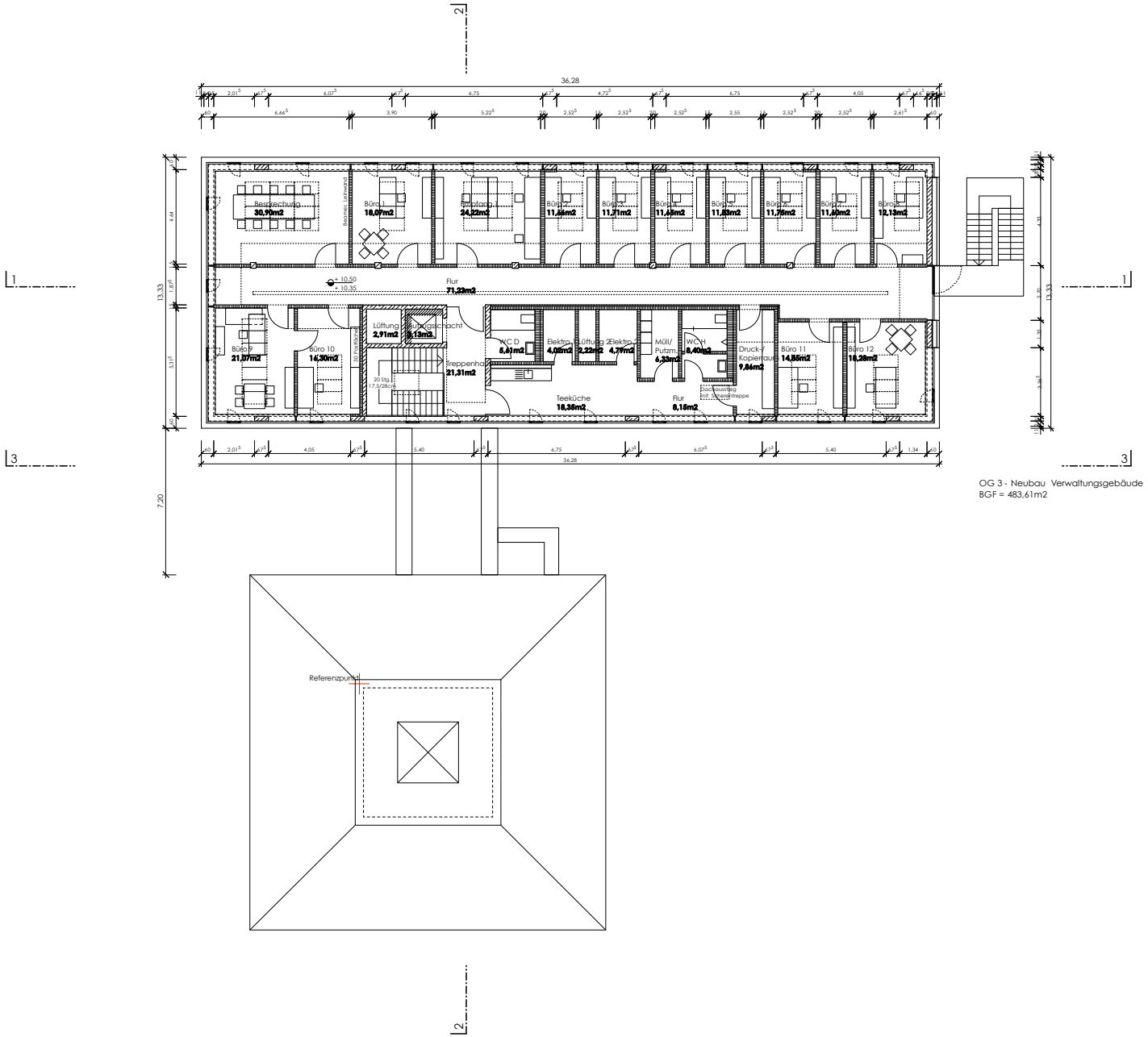
Planinhalt

Verwaltung
OG 2

BABLER + LODDE
ARCHITEKTEN UND INGENIEURE
An der Bieg 19
91074 Herzogenauarch
Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925

gez	Datum	EP
eb	22.04.15	
Index	M=	2.4
0	1:300	

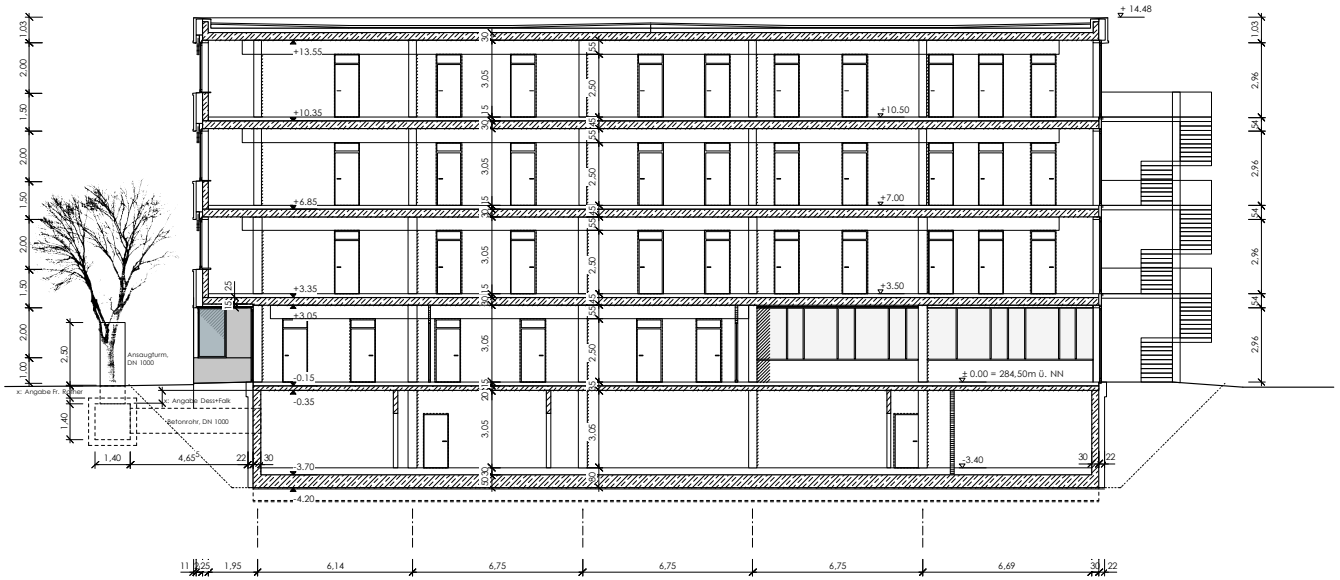
Ö 6



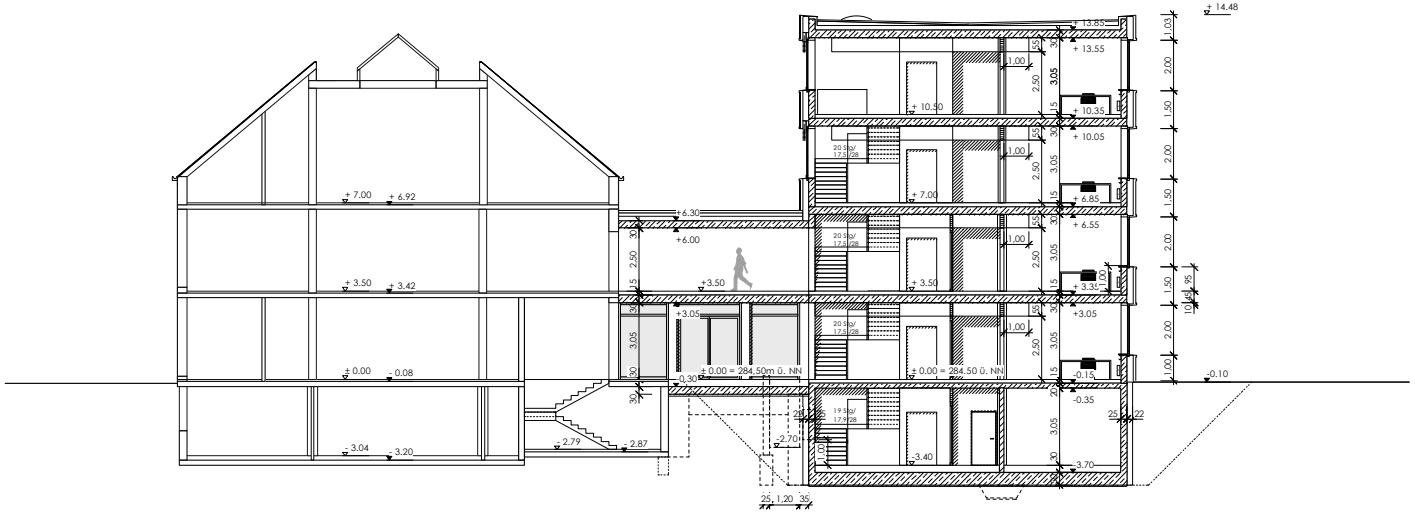
OG 3 - Neubau Verwaltungsgebäude
BGF = 483,61m2

ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung OG 3	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb	Datum 22.04.15	EP
			Index 0	M= 1:300	2.5

Ö 6



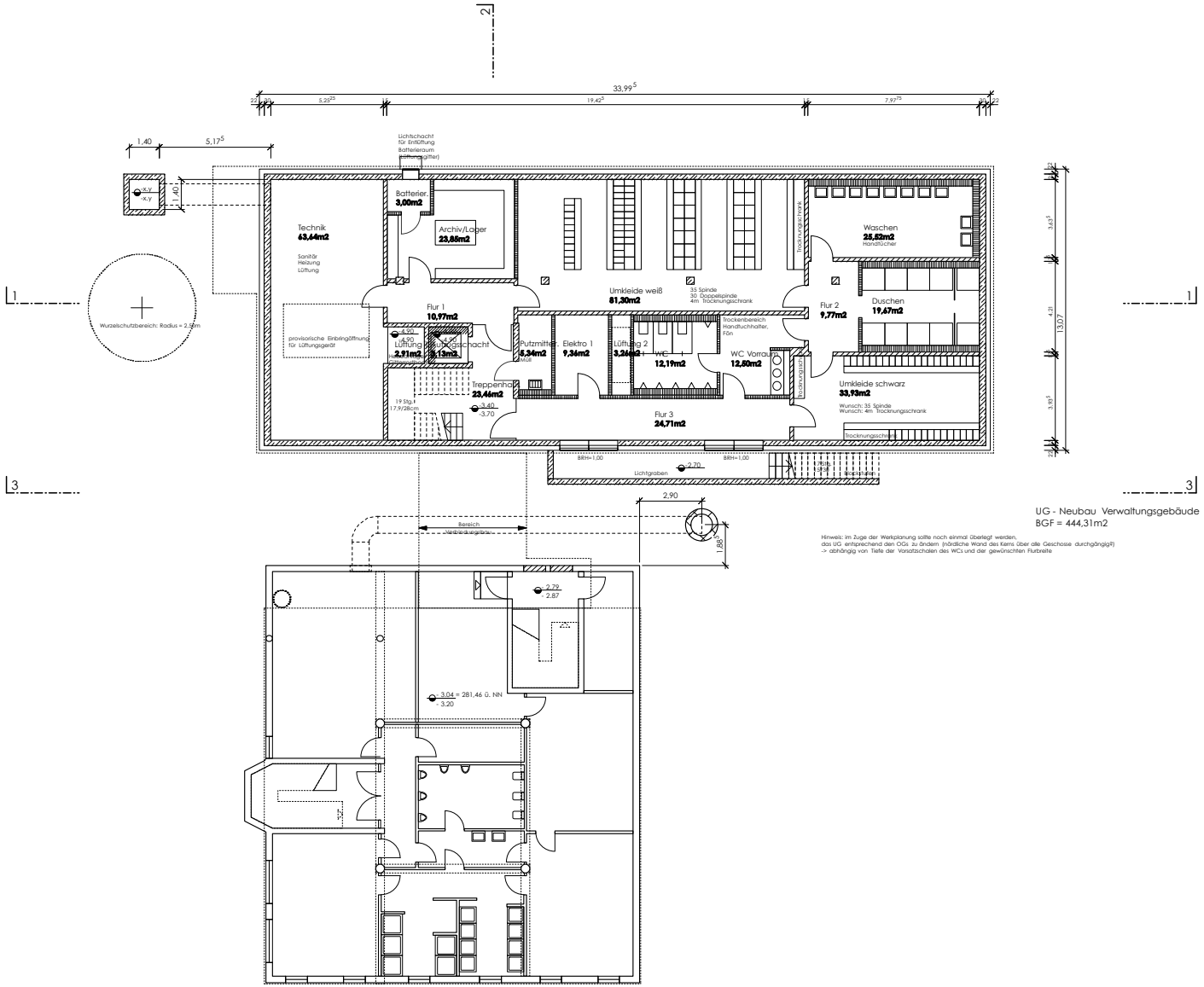
Schnitt 1-1



Schnitt 2-2

ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung Schnitte	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb / Datum 22.04.15 / EP Index 0 / M= 1:300 / 4.0

Ö 6



ENTWURFSPLANUNG EBV-Neubau Verwaltungsgebäude und Pforte Stintzingstraße, 91052 Erlangen	Planinhalt Verwaltung UG	BABLER + LODDE ARCHITEKTEN UND INGENIEURE An der Bieg 19 91074 Herzogenauarch Fon: 09132-788990 Fax: 09132-7889925	gez eb / Datum 22.04.15 / EP Index 0 / M= 1:300 / 2.1

Ö 8.1

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Ref. VI	Referat VI	**VI/027/2015**

Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich UVPA zum 22.04.2015 auf. Sie enthält die Informationen der Referats- und Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

Anlagen: Übersicht 04/2015

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 8.1

Übersicht offene Fraktionsanträge 2014 / 2015 UVPA

Referat I

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
021/2015	10.02.2015	Herr Helmut Wening	Antrag Nitratbelastung im Grundwasser – Bericht für den UVPA	Herr Roas	in Bearbeitung
035/2015	03.03.2015	Frau Barbara Pfister und Herr Wolfgang Winkler	Antrag – Anpassung der Verordnung zum Naturschutzgebiet Brucker Lache - Naturschutz verbessern	Herr Jähnert	in Bearbeitung
051/2015	22.03.2015	Herr Johannes Pöhl-mann	Antrag – Tag gegen Lärm 2015	Herr Meinardus	erledigt

Referat III

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
250/2014	22.10.2014	SPD Fraktion	Tempo 80 auf der A73	32	In Bearbeitung, Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums steht aus
053/2015	24.03.2015	CSU Fraktion	Seniorengerechte Parkbänke	EB77	In Bearbeitung
056/2015	26.03.2015	Freie Wähler Ge-meinschaft	Stadtbuslinie – Verbesserung des Angebotes in den Morgenstunden der Wochenenden	III/ESTW	In Bearbeitung durch die ESTW

Übersicht offene Fraktionsanträge 2014 / 2015 UVPA

Referat VI

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
075/2014		SPD	Bebauungsplan 411: Baumpflanzungen im öffentlichen Raum	VI/61	auf TO UVPA 12.05.2015
109/2014		CSU	Sanierung Nördliche Stadtmauerstraße in der Erlanger Altstadt	VI	in Bearbeitung
112/2104		CSU	„Stadtlabor“ – organisatorische und finanzielle Umsetzung	VI	in Bearbeitung
115/2014		FDP	Stellplätze für Wohnmobile	VI/23	auf TO UVPA Mai 2015
116/2014		SPD / Grüne Liste	Konkrete Maßnahmen der Erlanger Stadt- und Grünplanung zur Einhaltung der UN-Klimaziele zur Begrenzung der Erderwärmung	VI/61	in Bearbeitung und Abstimmung mit Fachdienststellen; Beschlussvorlage noch vor Sommerpause geplant
122/2014		ödp	Auflage eines kommunalen Förderprogramms für Zisternen und Versickerungsanlagen	VI	Bearbeitung wird von Amt 31 im Herbst übernommen
128/2014		SPD	Umgestaltung Bismarckstaße, Lorlebergplatz und Schillerstraße	VI	in Bearbeitung
143/2014		ödp / fwg	Informationen zum aktuellen Sachstand Gewerbegebiet Geisberg und Beschlüsse	VI	in Bearbeitung
275/2014		Grüne Liste	Auslobungstexte städtebaulicher Wettbewerbe	VI	UVPA 14.04.2015 vertagt

009/2015	19.01.2015	ödp	Maßnahmen, um die Fläche des Frankenhofbades in städtische Planungs- und Nutzungshoheit zu überführen	VI/23	offen – derzeit in Abstimmung kommt voraussichtlich im Juni

Übersicht offene Fraktionsanträge 2014 / 2015 UVPA

012/2015	29.01.2015	spd	Antrag zum UVPA Radwegeverbindung zwischen Frauenaurach und Bruck	VI/61	offen - In Bearbeitung und laufende Abstimmung mit div. Fachdienststellen
023/2015	12.02.2015	csu	Neues Bebauungskonzept für den Parkplatz Innenstadt (Großparkplatz)	VI	offen – in Bearbeitung
024/2015	11.02.2015	Grüne Liste	Neues Beleuchtungskonzept für den Rathausplatz	VI/61	In UVPA 12.05.2015
030/2015	24.02.2015	spd	Antrag Rudeltplatz	VI/61	in Bearbeitung und laufende umfangreiche Abstimmung mit div. Fachdienststellen; gemeinsam mit 49/2015; Beschlussvorlage noch vor Sommerpause geplant
034/2015	03.03.2015	csu	Fahrradweg im Stadtwesten Radweg von Kosbach über Häusling nach Steudach	VI	offen – in Bearbeitung
044/2015	16.03.2015	Grüne Liste	Tarifstruktur und Attraktivitätssteigerung im VGN	VI	offen – in Bearbeitung
045/2015	16.03.2015	spd	Autofreie Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern	VI/61	offen - In Bearbeitung und laufende Abstimmung mit div. Fachdienststellen
048/2015	16.03.2015	fdp	Ampelschaltung Abfahrt A73 aus Nürnberg kommend sowie Ampelschaltung Baiersdorfer Ecke Bayreuther Straße	VI/61	auf TO UVPA 12.05.2015
049/2015	17.03.2015	csu	Bessere Aufenthaltsqualität für den Rudeltplatz	VI/61	in Bearbeitung und laufende umfangreiche Abstimmung mit div. Fachdienststellen; Beschlussvorlage noch vor Sommerpause geplant
054/2015	26.03.2015	FWG	Planungen der Stadt-Umlandbahn zurückstellen – Kapazität und Kosten des neuen Bussystems prüfen	VI/61	In Bearbeitung und laufende Abstimmung mit div. Fachdienststellen

Ö 8.2

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32	Ordnungs- und Straßenverkehrsamt	**32/022/2015**

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 16.04.2015 - 27.04.2015

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

II. Sachbericht

In der Zeit vom 16.04.2015 bis 27.04.2015 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen;

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	16.04.2015	**Baiersdorfer Straße / Bayreuther Straße** Verlängerung der Betriebszeit der Lichtzeichenanlage Baiersdorfer Straße / Bayreuther Straße (Nr. 173) von bisher 01:00 Uhr auf durchgehend.
2.	17.04.2015	**Obere Karlstraße** Auflassung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes in Höhe des Anwesens Obere Karlstraße 12.
3.	20.04.2015	**Büchenbacher Damm** Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Büchenbacher Damm zwischen Bayernstraße und Auf-/Abfahrt Frauenauracher Straße aufgrund von Straßenschäden von 70 km/h auf 50 km/h.
4.	23.04.2015	**Universitätsstraße** Auftragen einer 10 Meter langen Grenzmarkierung (Zick-Zack-Markierung) an der Nordseite der Universitätsstraße vor der Zufahrt Schlossgarten westlich des Kollegienhauses.
5.	23.04.2015	**Am Erlanger Weg / Donaustraße** Beschränkungen des ruhenden Verkehrs in der Donaustraße sowie im Erlanger Weg.
6.	27.04.2015	**Wehneltstraße** Einführung des Bewohnerparkens in der Wehneltstraße als Teil des neuen Bewohnerparkgebietes 9 – Bissingerstraße.
7.	27.04.2015	**Stintzingstraße** Einführung des Bewohnerparkens in der Stintzingstraße als Teil des neuen Bewohnerparkgebietes 9 – Bissingerstraße.
8.	27.04.2015	**Jaminstraße** Einführung des Bewohnerparkens in der Jaminstraße als Teil des neuen Bewohnerparkgebietes 9 – Bissingerstraße.
9.	27.04.2015	**Hans-Geiger-Straße** Einführung des Bewohnerparkens in der Hans-Geiger-Straße als Teil des neuen Bewohnerparkgebietes 9 – Bissingerstraße.

10.	27.04.2015	**Bissingerstraße** Einführung des Bewohnerparkens in der Bissingerstraße als Teil des neuen Bewohnerparkgebietes 9.
11.	27.04.2015	**Aufseßstraße** Einführung des Bewohnerparkens in der Aufseßstraße als Teil des neuen Bewohnerparkgebietes 9 – Bissingerstraße.
12.	27.04.2015	**Schwabachanlage** Ausweisung einer Feuerwehranfahrtzone entlang der Nordseite der Straße Schwabachanlage zw. der Abfahrt vom Wendeplatz am Kopfklinikum und der Einmündung Wöhrstraße.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 8.3

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32	Ordnungs- und Straßenverkehrsamt	**32/023/2015**

Antrag der Initiative "Verkehrsberuhigter Bereich Waldseestraße" auf Umwandlung der Tempo 30-Zone Waldseestraße sowie der Straßen Moosweg, Rangauweg und Angerleite in einen Verkehrsberuhigten Bereich

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Polizei, Abteilung Verkehrsplanung sowie Tiefbauamt

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Mit Schreiben vom 05.11.2014 beantragte die Initiative "Verkehrsberuhigter Bereich Waldseestraße", die Tempo 30-Zone "Waldseestraße" (östlich der Teplitzer Straße) sowie die angrenzenden Straßen "Moosweg", "Rangauweg" und "Angerleite" in einen Verkehrsberuhigten Bereich umzuwandeln.

Die o.g. Straßen wurden von der Verkehrsbehörde begutachtet und die betroffenen Fachdienststellen (Abteilung Verkehrsplanung und Tiefbauamt) sowie die Polizei wurden im Verfahren angehört. Nachdem die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Verkehrsberuhigten Bereich erfüllt sind, sprachen sich die Verwaltung und Polizei für eine Umwandlung der Tempo 30-Zone in einen Verkehrsberuhigten Bereich aus.

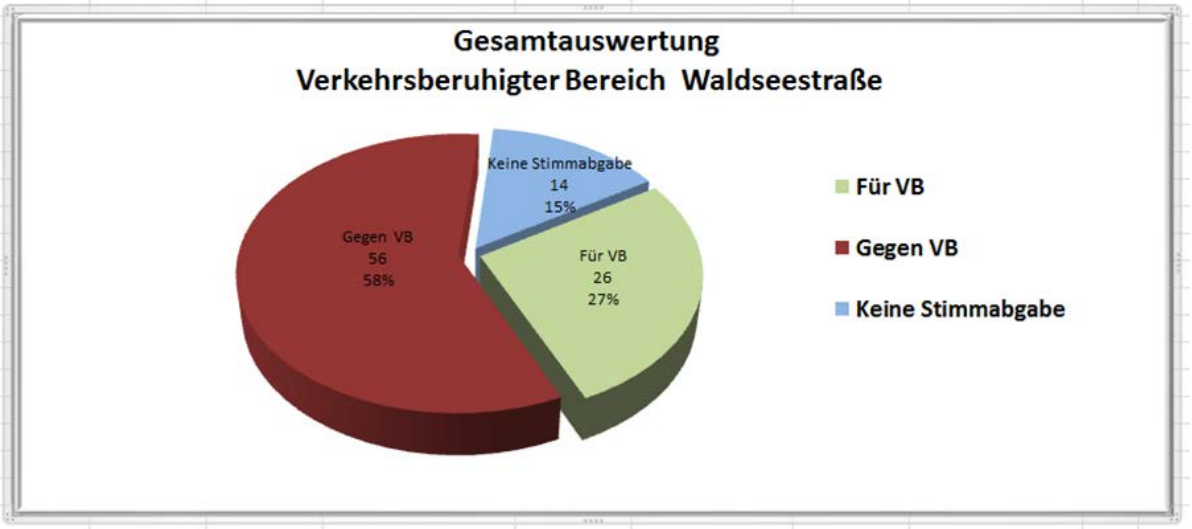
Der Antrag und das Ergebnis der Verwaltungsprüfung wurden dem Ortsbeirat Dechsendorf zur Behandlung vorgelegt. In den Sitzungen des OBR Dechsendorf am 2.12.2014 sowie 17.3.2015 wurde der Antrag zum verkehrsberuhigten Bereich Waldseestraße thematisiert und im OBR mit den Bürgern diskutiert. Um ein Meinungsbild der Betroffenen einzuholen, wurden die Anwohner der betreffenden Straßen per Fragebogen um Ihre Einschätzung zur Umwandlung gebeten.

Die Befragung ergab folgendes Meinungsbild:

Gesamtauswertung 28.04.2015

	Ja	Nein	Keine Stimmabgabe	Stimmberechtigt
Waldseestraße	20	39	9	68
Angerleite	0	6	0	6
Moosweg	4	2	0	6
Rangauweg	2	9	5	16
				96

	Für VB	Gegen VB	Keine Stimmabgabe			Stimmbeteiligung
Gesamtauswertu	26	56	14		82	85%
				96		



Von den insgesamt 82 abgegebenen Stimmen sprachen sich 56 Anwohner (68,30 %) gegen bzw. 26 Anwohner (31,70 %) für eine Umwandlung der Tempo 30-Zone in einen Verkehrsberuhigten Bereich aus. Auf Grund des eindeutigen Votums der Bürgerschaft wird die Umwandlung der Waldseestraße in einen Verkehrsberuhigten Bereich nicht weiter verfolgt.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 8.4

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/038/2015**

Südumfahrung Niederndorf-Neuses - Einleitung des Raumordnungsverfahrens

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Amt 31, Amt 66

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie für eine Umgehungsstraße der Orte Niederndorf und Neuses hat der Herzogenauracher Stadtrat im Jahr 2012 einen Grundsatzbeschluss zum Bau einer Südumfahrung gefasst. Der nordöstliche Abschnitt dieser Umfahrung befindet sich auf Erlanger Stadtgebiet und ist im Flächennutzungsplan (FNP 2003) enthalten. Ein Beschluss der Stadt Erlangen zur Anbindung der geplanten Umfahrung an die Niederndorfer Straße und den Hans-Ort-Ring liegt vor (611/223/2014).

Basierend auf dem Grundsatzbeschluss ihres Stadtrats hat die Stadt Herzogenaurach die Planungsbüros IB Höhnen & Partner und ANUVA beauftragt, die straßenplanerischen sowie umweltfachlichen Untersuchungen zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens zu erstellen.

Raumordnungsverfahren prüfen Vorhaben, die über die Standortgemeinde hinaus und damit überörtlich von Bedeutung sind, im Vorfeld späterer Genehmigungsverfahren auf ihre Raumverträglichkeit. Dazu werden die unterschiedlichen fachlichen Interessen abgewogen und insbesondere nach dem Maßstab des Landesentwicklungsprogramms und des Regionalplans bewertet.

Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens wurde seitens des Planungsbüros ANUVA eine Umweltverträglichkeitsstudie (einschließlich Artenschutz) für fünf Trassenvarianten erstellt. Eine schematische Gegenüberstellung der Trassenvarianten mit einer tabellarischen Darstellung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ist Anlage 1 zu entnehmen. Als besonders sensibler Trassenkorridor stellt sich der Bereich unmittelbar südlich der Aurach auf Höhe des Erlanger Ortsteiles Neuses dar.

Zielvorgabe der Umweltverträglichkeitsstudie war es, eine Vorzugstrasse für das Raumordnungsverfahren zu ermitteln. Zugrunde gelegt wurde hierfür die Bewertung der Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft und Erholung sowie Kultur und sonstige Sachgüter. Der Variantenvergleich der fünf geprüften Trassen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ergab die in Anlage 2 als D1 dargestellte Führung als Vorzugsvariante. Diese durchschneidet im oben beschriebenen sensiblen Bereich das Waldstück zwischen Römerreuth und Niederndorf, weist jedoch in der Gesamtschau der bewerteten Schutzgüter das beste Ergebnis auf (vgl. vergrößerte Plandarstellung in Anlage 3).

Im Zuge der Behandlung der Südumfahrung Niederndorf-Neuses durch den Herzogenauracher Stadtrat am 25. März 2015 wurde die Verwaltung der Stadt Herzogenaurach gemäß entsprechendem Beschluss beauftragt, das Raumordnungsverfahren einzuleiten und dabei alle fünf Trassen-

varianten zur landesplanerischen Überprüfung bei der Regierung von Mittelfranken einzureichen.

Die Stadt Erlangen wird als von dem Vorhaben berührte Nachbargemeinde an dem Verfahren beteiligt. Die in diesem Zusammenhang abzugebende Stellungnahme wird dem Ausschuss vorab zum Beschluss vorgelegt.

Das Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens wird als landesplanerische Beurteilung bezeichnet. Es ist dem Planfeststellungsverfahren vorgeschaltet, in dessen Verlauf eine erneute Beteiligung der Stadt Erlangen stattfinden wird. Mit positivem Planfeststellungsbeschluss entsteht Baurecht für die Umsetzung der Maßnahme.

Anlagen:

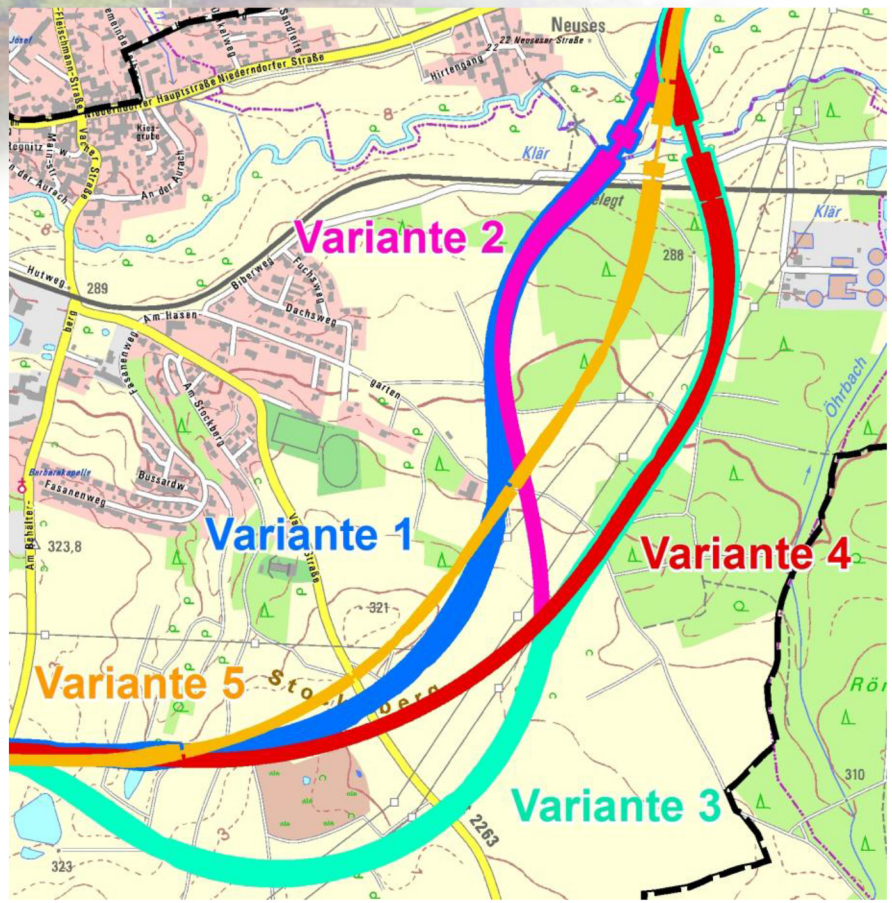
Anlage 1: Schematische Darstellung der untersuchten Trassenvarianten mit Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung
Anlage 2: Übersichtslageplan der Trassenvarianten der Südumfahrung Niederndorf-Neuses
Anlage 3: Trassenvarianten im nordöstlichen Abschnitt der Südumfahrung Niederndorf-Neuses (vergrößerter Ausschnitt)

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

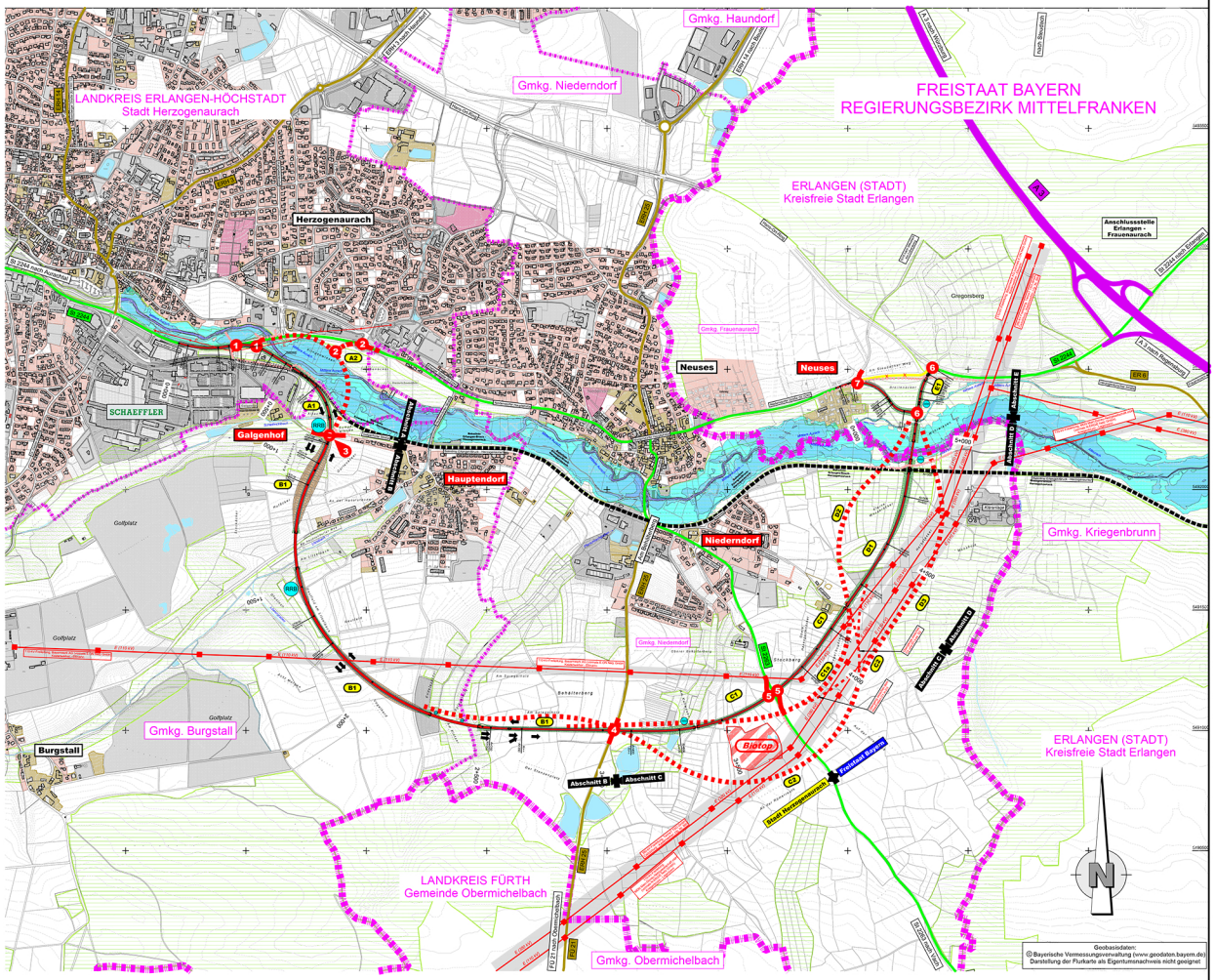
Ö 8.4

ANUVA
STADT- UND UMWELTPLANUNG

Trassenvarianten für das Raumordnungsverfahren
Südumfahrung Niederndorf- Neuses



Schutzgut	Variante				
	1	2	3	4	5
Mensch, einschl. Gesundheit	3	3	1	1	2
Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt	1	2	3	3	1
Boden	2	1	2	2	1
Wasser	2	2	1	1	1
Klima/Luft	1	3	3	2	2
Landschaft und Erholung	2	2	2	2	1
Kultur- und sonstige Sachgüter	2	3	3	1	1
Gesamtschau	2	3	3	2	1



Gebiete und Flächen

vorhanden / geplant

- Wohnbaufläche
- gemischte Baufläche
- gewerbliche Baufläche
- Sonderbaufläche
- Gemeinbedarf

Schutzgebiete Natur, Landschaft, Wasser

- FFH-Gebiet
- Europäisches Vogelschutzgebiet
- Naturschutzgebiet
- Nationalpark
- nationales Naturmonument
- Biosphärenreservat
- Landschaftsschutzgebiet
- Naturpark
- Naturdenkmal
- geschützter Landschaftsbestandteil
- gesetzlich geschütztes Biotop
- Fläche des Biotopverbundes
- Kultur-,Bau-, Bodendenkmal
- Überschwemmungsgebiet
- Heilquellenschutzgebiet
- Wasserschutzzone I / II
- Wasserschutzzone III
- Schutzwald

Ziele der Raumordnung

- Vorranggebiet Hochwasserschutz
- Vorranggebiet Militär
- Vorranggebiet Schutz des Bodens
- Vorbehaltsgebiet Schutz des Bodens
- Vorranggebiet Freiraumsicherung
- Vorbehaltsgebiet Freiraumsicherung
- Vorranggebiet Waldmehrung
- Vorbehaltsgebiet Waldmehrung
- Vorranggebiet großflächige Industrieansiedlung
- Vorbehaltsgebiet regional bedeutsame Industrieansiedlung
- Vorbehaltsgebiet Tourismus und Erholung
- Vorranggebiet Anlagen der Windenergiegewinnung
- Vorranggebiet Rohstoffgewinnung
- Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung

Straßennetz

vorhanden / geplant

- A 27 — Bundesautobahn
- B 99 — Bundesstraße
- L 215 — Landesstraße / Staatsstraße
- K 33 — Kreisstraße
- sonstige Straße
- OD — Grenze der Ortsdurchfahrt

Sonstiges

- Rückbaustrecke
- Rückbaufläche
- Hauptradweg
- Hauptwanderweg

Verwaltung

- Bundesgrenze
- Landesgrenze
- Regierungsbezirksgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

weitere Gebiete

- militärisches Gebiet
- Deponie
- Altbergbaufläche
- Fläche mit Altlasten
- Fläche für Abwasserbeseitigung
- archäologische Verdachtsfläche
- Flurbereinigungsfläche
- Seitenentnahme / Abgrabung
- Tabufläche

Planung

- Einschnittsböschung
- Fahrbahn
- Dammböschung
- Einschnittsböschung
- Richtungsfahrbahn
- Mittelstreifen
- Richtungsfahrbahn
- Dammböschung
- Wirtschaftsweg, unmaßstäblich
- Brücke
- Tunnel
- Stützwand
- RRB — Standort Regenrückhaltebecken
- Fahrbahn mit Überholfahrstreifen (ÜFS) bzw. Zusatzfahrstreifen (ZFS)

H = 20 000 m; -2,000 % / 432,50 m; 1,821 % / 789,22 m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von Ausrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt

Entwurfsbearbeitung:

Höhnen & Partner
INGENIEURAKTIENGESELLSCHAFT
BERATENDE INGENIEURE
Heinstraße 19a 96047 Bamberg Tel. (0951)96051-0 Fax. (0951)96051-33

HER1401	Datum	Zeichen
bearbeitet		
geprüft		
Bamberg, den		

Stadt Herzogenaurach
Marktplatz 11
91074 Herzogenaurach
Telefon: 09132 901-0, Telefax: 09132 901-119,
E-Mail: rathaus@herzogenaurach.de

herzo — STADT HERZOGENAURACH

bearbeitet:	-	-
gezeichnet:	-	-
geprüft:	März 2015	-
PSP Nr.: -		
Projekt: -		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORUNTERSUCHUNG

Vohabensträger:
Stadt Herzogenaurach

Unterlage / Blatt-Nr.: 5
Lageplan

PROJIS-Nr.: -

Maßstab:

Ortsumgehung Niederndorf - Neuses

aufgestellt:
Stadt Herzogenaurach

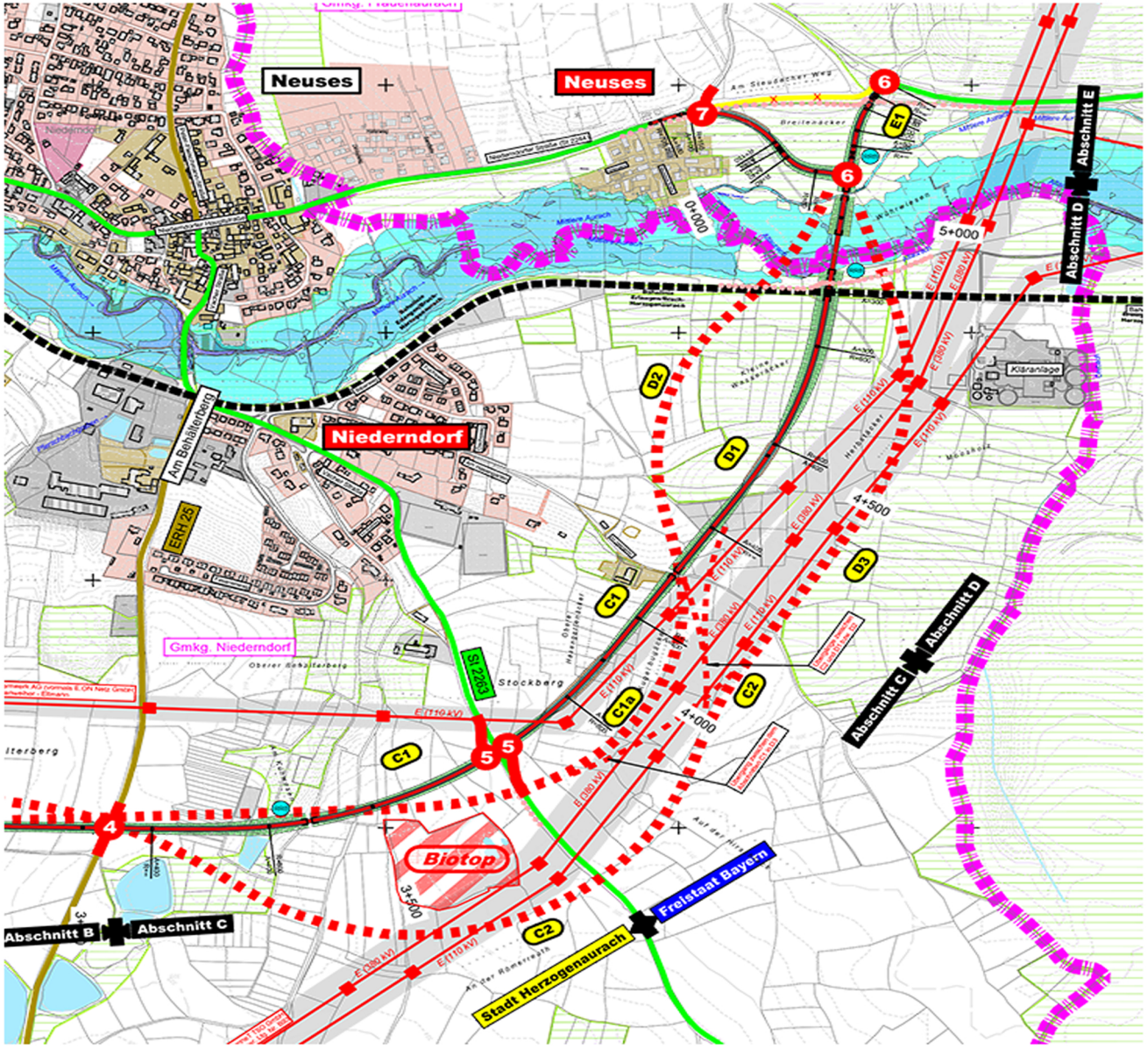
1. Bürgermeister
Herzogenaurach, den __.__.2014

Voruntersuchung.PLT

VU-0400 LP_10000

Ö 8.4

Trassenvarianten im nordöstlichen Abschnitt der Südumfahrung Niederndorf - Neuses



Ö 9.1

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
I/31/SM001		**31/060/2015**

Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes 31

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Dem bereinigten Gesamtbudgetergebnis 2014 des Amtes 31 i.H.v. 44.066,16 EUR und dem vorgesehenen Übertrag von 13.219,85 EUR wird zugestimmt.

Mit dem Vorschlag zur Verwendung des Budgetübertrages 2014 i.H.v. 13.219,85 EUR und der Restmittel in der Budgetrücklage des Amtes von 41.150,94 EUR besteht, vorbehaltlich der Beschlussfassung über die Übertragung der Budgetergebnisse durch den Stadtrat, Einverständnis.

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

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

2.1 Das bereinigte Sachkostenbudgetergebnis 2014 des Amtes 31 beträgt 44.016,16 EUR (2013: 6.959,87 EUR, 2012: 37.047,88 EUR).
Es ist zurückzuführen auf:
Unerwartete Mehreinnahmen im Gebühren- und Zuwendungsbereich
In den Investitionshaushalt wurden 0 EUR übertragen (2013: 0 EUR, 2012: 0 EUR).

2.2 Das Arbeitsprogramm 2014 konnte wie geplant erfüllt werden.

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

2.4 Folgende Verwendung des Budgetübertrages ist geplant:

2.4.1 Maßnahmen Klimaschutz

2.4.2 Messungen zur Luftreinhaltung

2.4.3

2.5 Entwicklung der Budgetergebnisrücklage des Amtes 31 in 2014

	Betrag in EUR
Stand am 01.01.2014	41.150,94
geplante Entnahmen 2014 aufgrund Fachausschussbeschluss vom 13.05.2014 für Umsetzung integriertes Klimaschutzkonzept 32.500,00 EUR für orientierende Boden- und Grundwasserbeprobungen 8.650,94 EUR	
./. abzüglich der tatsächlichen Entnahmen aufgrund Fachausschussbeschluss	0
+ zuzüglich Personalkosten-Gutschriften 2014	0
= gegenwärtiger Rücklagenstand	41.150,94
Folgende Verwendung des gegenwärtigen Rücklagenstandes ist geplant: 2.5.1 Umsetzung integriertes Klimaschutzkonzept 2.5.2 orientierende Boden- und Grundwasserbeprobungen	 32.500,00 8.650,94

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

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

Budgetrücklagenzuführung i.H.v. 54.370,79 EUR
(wird gebucht im Rahmen der Abschlussarbeiten zum Haushalt 2014)

Anlagen:
1 Budgetabrechnung

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 9.1

Amt 31 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2014

	Erträge	Aufwendungen		
	66.100,00	-241.400,00	-175.300,00	**beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_SKOKGR, Spaltenlayout SPALT_SKO, Spalte "2014 Plan")**
				Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
		-120.000,00		Übertrag Haushaltsermächtigung Schadstoffsanierungen (SK 521116, KSt 310090, KTr 55410031) -Kampfmitteluntersuchung
		-5.000,00		Übertrag Haushaltsermächtigung Aufwendungen für Sachverständige (SK 543301, KSt 310090, KTr 56110031) -Altdeponie
		12.000,00		HH-Sperre über 12.000 EUR bei Sachkonto 529101 KST 310090 KTR 56110031
		-3.438,15		MNB Nr. 2: Umsatzsteuer für neues Dienstfahrzeug (MUmb. f. Sk 523112 v. IP 554.K353)
		300,00		Sperre wegen Kostenbeteiligung an IT-Leistung / Handy Segment C, Frau Wüstner (SK 541201, KSt 310090, KTr 11110031)
		150,00		Sperre wegen Kostenbeteiligung an IT-Leistung / Headset Frau Schmitt (SK 541201, KSt 310090, KTr 11110031)
		2.765,40		MNB Nr. 44: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 1. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 529101)
		10,19		MNB Nr. 79: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 2. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 541201)
	0,00	42.744,50		Übertrag aus Beiblatt
Zeile 465	0,00	-70.468,06		**Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)**

Amt 31 Budgetabrechnung 2014

Zeile 468	66.100,00	-311.868,06	-245.768,06	**Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Mittelherkunft lfd.HH + APL|ÜPL|Sperren|Reste)**
Zeile 470	134.789,74	-336.491,64	-201.701,90	**Ist-Ergebnis / Rechnungsergebnis**
	68.689,74			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
		-24.623,58		Einsparungen (+) / Mehraufwendungen (-)
Zeile 474			44.066,16	**Ergebnis Sachmittelbudget**
				Bereinigungen Sachmittelbudget:
Zeile 486			44.066,16	**Bereinigtes Ergebnis**
				Hinweis: Personalkosten wurden gem. Budgetierungsregelung 2014 bereits mit dem Sachmittelbudget abgerechnet.
			-30.846,31	abzüglich Rückgabe gemäß Budgetierungsregel (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				abzüglich freiwillige Rückgabe des Fachamtes (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				plus Entnahme aus der Sonderrücklage des Fachamtes zur Reduzierung des negativen Ergebnisses (kein Vorzeichen)
Zeile 494			13.219,85	**Übertragungsvorschlag für den Fachausschuss/HFPA/Stadtrat**

Beiblatt Amt 31 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2014

Erträge	Aufwendungen	Beschreibung
	370,00	Sperre wegen Kostenbeteiligung an IT-Leistung / Handy Segment C, Herr Lennemann (SK 543111, KSt 310090, KTr 56110031)
	-45.000,00	MNB Nr. 86: Schadstoffsanierung-Untersuchung Exerzierplatz (MNB f. SK 521116 v. SK 551701 / Amt 20; HFPA-Beschluss vom 24.09.2014)
	89,25	MNB Nr. 119: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 3. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 541201)
	40.197,21	Sperre wegen nicht verbrauchter Haushaltsermächtigung für Schadstoffsanierungen, Schadstoffuntersuchungen (SK 521116, KSt 310090, KTr 55410031)
	3.712,39	MNB Nr. 239: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 4. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 541201)
	-1.624,35	Teilaufhebung Sperre Übertrag Haushaltsermächtigung wegen nachträglicher Buchungen (SK 521116, KSt 310090, KTr 55410031)
	45.000,00	Sperre wegen Übertrag Haushaltsermächtigung (SK 521116, KSt 310090, KTr 55410031)
0,00	**42744,50**	**Übertrag**

Ö 9.2

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/32	Ordnungs- und Straßenverkehrsamt	**32/019/2015**

Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes 32

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Stadtkämmerei

I. Antrag

1. Dem bereinigten Gesamtbudgetergebnis 2014 des Amtes 32 i. H. v. 227.783,80 EUR und dem vorgesehenen Übertrag von 68.335,14 EUR wird zugestimmt.
2. Mit dem Vorschlag zur Verwendung des Budgetübertrages 2014 i. H. v. 68.335,14 EUR und der Restmittel in der Budgetrücklage des Amtes von 34.824,60 EUR besteht, vorbehaltlich der Beschlussfassung über die Übertragung der Budgetergebnisse durch den Stadtrat, Einverständnis.
3. Eine endgültige Beratung und Beschlussfassung über den Übertrag erfolgt in Haupt-, Finanz- und Personalausschuss und Stadtrat.

II. Begründung

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

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

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

2.1. Das bereinigte Sachkostenbudgetergebnis 2014 des Amtes 32 beträgt 227.783,80 EUR (2013: 18.632,29 EUR, 2012: 19.209,30 EUR).

Es ist zurückzuführen auf Mehrerträge insbesondere Gebühreneinnahmen, welche die eingetretenen Mehraufwendungen entsprechend überschritten haben.

2.2. Das Arbeitsprogramm 2014 konnte mit Einschränkungen (vollständige Umsetzung der Maßnahmen aus der Organisationsuntersuchung war nicht möglich) erfüllt werden.

2.3. Der vorgesehene Übertragungsvorschlag ist der beiliegenden Budgetabrechnung der Stadtkämmerei zu entnehmen.

2.4. Folgende Verwendung des Budgetübertrags ist geplant:

- Anschaffung eines Dienstkraftfahrzeugs sowie IT-Ausstattung für die im Stellenplan 2015 neu geschaffenen Stelle des Baustellenkontrolleurs.
- Herstellung der Einzäunung zur Erweiterung der Lagerflächen für abgeschleppte Fahrräder im Parkhaus Innenstadt
- Reserve für mögliche Mehrausgaben im Zusammenhang mit dem Sicherheitskonzept Bergkirchweih.
- Erweiterung des Abschleppens von herrenlosen Fahrrädern. Zur konsequenten Durchführung werden ab 2016 Haushaltsmittel angemeldet.

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

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

Budgetrücklagenzuführung in Höhe von 68.335,14 Euro
(wird gebucht im Rahmen der Abschlussarbeiten zum Haushalt 2014)

Anlagen: Amt 32 Budgetabrechnung 2014

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Amt 32 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2014

	Erträge	Aufwendungen		
	4.226.100,00	-674.000,00	3.552.100,00	**beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_SKOKGR, Spaltenlayout SPALT_SKO, Spalte "2014 Plan")**
				Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
		33.700,00		HH-Sperre über 33.700 EUR bei Sachkonto 527198 KST 320090 KTR 57310032
		5.204,71		MNB Nr. 33: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 1. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 527198)
	115.000,00			MNB Nr. 213: Platzentgeltüberlassung Fa. Tucher (MUmb. f. IP 573.K601 v. SK 441111)
		4.457,76		Sperre wegen Mehrungen Bergkirchweih / Einrichten von Zeitanschlüssen (SK 527198, KSt 320090, KTr 57330032)
	0,00	0,00		Übertrag aus Beiblatt
Zeile 465	115.000,00	43.362,47		**Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)**

Amt 32 Budgetabrechnung 2014

Zeile 468	4.341.100,00	-630.637,53	3.710.462,47	**Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Mittelherkunft lfd.HH + APL|ÜPL|Sperren|Reste)**
Zeile 470	4.918.451,96	-980.205,69	3.938.246,27	**Ist-Ergebnis / Rechnungsergebnis**
	577.351,96			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
		-349.568,16		Einsparungen (+) / Mehraufwendungen (-)
Zeile 474			227.783,80	**Ergebnis Sachmittelbudget**
				Bereinigungen Sachmittelbudget:
Zeile 486			227.783,80	**Bereinigtes Ergebnis**

Hinweis: Personalkosten wurden gem. Budgetierungsregelung 2014 bereits mit dem Sachmittelbudget abgerechnet.

-159.448,66	abzüglich Rückgabe gemäß Budgetierungsregel (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
	abzüglich freiwillige Rückgabe des Fachamtes (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
	plus Entnahme aus der Sonderrücklage des Fachamtes zur Reduzierung des negativen Ergebnisses (kein Vorzeichen)
Zeile 494 68.335,14	**Übertragungsvorschlag für den Fachausschuss/HFPA/Stadtrat**

Ö 9.3

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/23	Liegenschaftsamt	**232/016/2015**

Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes 23

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Stadtkämmerei

I. Antrag

Dem bereinigten Gesamtbudgetergebnis 2014 des Amtes 23 i.H.v. 82.718,69 EUR und dem vorgesehenen Übertrag von 24.815,61 EUR wird zugestimmt.
Mit dem Vorschlag zur Verwendung des Budgetübertrages 2014 i.H.v. 24.815,61 EUR und der Restmittel in der Budgetrücklage des Amtes von 156.339,70 EUR besteht, vorbehaltlich der Beschlussfassung über die Übertragung der Budgetergebnisse durch den Stadtrat, Einverständnis.
Eine endgültige Beratung und Beschlussfassung über den Übertrag erfolgt in Haupt-, Finanz- und Personalausschuss und Stadtrat.

II. Begründung

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

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

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

2.1 Das bereinigte Sachkostenbudgetergebnis 2014 des Amtes 23 beträgt 82.718,69 EUR (2013: 20.608,21 EUR, 2012: 269.022,47 EUR).

Es ist zurückzuführen auf:

Eine sehr gute Budgetentwicklung bei den Erträgen.

In den Investitionshaushalt wurden 0 EUR übertragen (2013: 0 EUR, 2012: 0 EUR).

2.2 Das Arbeitsprogramm 2014 konnte wie geplant erfüllt werden:

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

2.4 Folgende Verwendung des Budgetübertrages ist geplant:

Der Überschuss kann entstehende Mehraufwendungen des Amtes in 2015, für die der Budgetansatz 2015 voraussichtlich nicht ausreichen wird, ggf. zumindest teilweise ausgleichen, vgl. Punkt 2.5.

2.5 Entwicklung der Budgetergebnisrücklage des Amtes 23 in 2014

	Betrag in EUR
Stand am 01.01.2014	156.339,70
Geplante Entnahmen 2014 aufgrund Fachausschussbeschluss vom (13.05.2014) : Geplante Entnahmen aus der Rücklage konnten über das Budget abgewickelt werden (Altlastenuntersuchungen, Kostenbeteiligung Amt 23 für Anschaffung neue Liegenschafssoftware). 0 EUR 0 EUR 0 EUR	
./. abzüglich der tatsächlichen Entnahmen aufgrund Fachausschussbeschluss	0
+ zuzüglich Personalkosten-Gutschriften 2014	0
= gegenwärtiger Rücklagenstand	156.339,70
Folgende Verwendung des gegenwärtigen Rücklagenstandes ist geplant: In 2015 entsteht ein vom Fachamt für das Haushaltsjahr 2015 angemeldeter außergewöhnlicher Mehrbedarf an Aufwendungen. Der Planansatz 2015 deckt diesen Mehraufwand voraussichtlich nicht vollständig ab, so dass ggf. auf eine Rücklagenentnahme zurückgegriffen werden muss. Genauer Zeitpunkt und Höhe der Fälligkeiten sind heute noch nicht absehbar. Im Einzelnen können sich bezüglich der erforderlichen Mittel innerhalb der genannten Positionen deshalb Verschiebungen ergeben. Im Einzelnen besteht folgender Mehraufwand :	
- Erneuerung Anschlussweichen für städtisches Industriegleis	ca. 25.000,--
- Schadensersatz im Rahmen eines Grundstücksverkehrsgeschäft	ca. 25.000,--
- Mehraufwendungen für Erhebung einer getrennten Abwassergebühr	ca. 10.000,--
- Kampfmitteluntersuchung Röthelheimpark	ca. 30.000,--
- Verkehrssicherungsmaßnahmen (Bergkirchweihgelände, Welsweg, Brücke am Alterlanger See, ggf. Sonstige)	ca. 50.000,--
- Personalkostenmehraufwand (Anordnung von dringend erforderlichen Mehrarbeitsstunden)	ca. 15.000,--

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Budgetrücklagenzuführung i.H.v. rd. 24.815,61 EUR
(wird gebucht im Rahmen der Abschlussarbeiten zum Haushalt 2014)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

Anlagen: Anlage 1 Sachmittelbudget Amt 23
Anlage 2 Sonderrücklage Budgetergebnis 2014

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Amt 23 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2014

	Erträge	Aufwendungen		
	3.109.700,00	-448.700,00	2.661.000,00	**beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_SKOKGR, Spaltenlayout SPALT_SKO, Spalte "2014 Plan")**
				Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
		22.400,00		HH-Sperre über 22.400 EUR bei Sachkonto 523121 KST 230090 KTR
		289,85		MNB Nr. 65: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 2. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 529101)
		434,77		MNB Nr. 118: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 3. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 529101)
		686,45		MNB Nr. 238: Personalkostenbudgetierung Abrechnung 4. Quartal (MUmb. f. SK 501301 v. SK 529101)
	0,00	0,00		Übertrag aus Beiblatt
Zeile 435	0,00	23.811,07		**Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)**

Amt 23 Budgetabrechnung 2014

Zeile 468	3.109.700,00	-424.888,93	2.684.811,07	**Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Mittelherkunft lfd.HH + APL|ÜPL|Sperren|Reste)**
Zeile 470	3.263.382,56	-495.852,80	2.767.529,76	**Ist-Ergebnis / Rechnungsergebnis**
	153.682,56			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
		-70.963,87		Einsparungen (+) / Mehraufwendungen (-)
Zeile 474			82.718,69	**Ergebnis Sachmittelbudget**
				Bereinigungen Sachmittelbudget:
Zeile 486			82.718,69	**Bereinigtes Ergebnis**

Hinweis: Personalkosten wurden gem. Budgetierungsregelung 2014 bereits mit dem Sachmittelbudget abgerechnet.

-57.903,08	abzüglich Rückgabe gemäß Budgetierungsregel (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
	abzüglich freiwillige Rückgabe des Fachamtes (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
	plus Entnahme aus der Sonderrücklage des Fachamtes zur Reduzierung des negativen Ergebnisses (kein Vorzeichen)
Zeile 494 24.815,61	**Übertragungsvorschlag für den Fachausschuss/HFPA/Stadtrat**

Sonderrücklage Budgetergebnisse

Stand:07.04.2015

Amt 23

Datum d. Eintrags	Anfangsbestand zum 01.01.2014	Zugang:	Abgang:	Aktueller Stand in EURO	Erläuterungen
					Haushaltsjahr 2014:
01.01.2014	156.339,70 €			156.339,70 €	Stand der Rücklage am 01.01.2014
					Übertrag Budgetergebnis 2014
					Entnahme aufgrund Jahresrechnung 2014
	156.339,70 €			**156.339,70 €**	**gegenwärtiger Stand:**

Ö 9.4

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtentwicklung u. Stadtplanung	**610.1/003/2015**

Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Amt 61) einschließlich Subbudget Ref. VI

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Dem bereinigten Gesamtbudgetergebnis 2014 des
Amtes 61 i.H.v. 50.158,90 EUR (davon 14.175,24 EUR Subbudget Ref. VI)
wird zugestimmt.

Mit dem Vorschlag zur Verwendung des Budgetübertrages 2014 des
Amtes 61 i.H.v. 15.047,67 EUR (davon 4.252,57 EUR Subbudget Ref. VI)
und der Restmittel in der Budgetrücklage des
Amtes 61 i.H.v. 231.135,32 EUR (davon 13.153,32 EUR Subbudget Ref. VI)
besteht, vorbehaltlich der Beschlussfassung über die Übertragung der Budgetergebnisse durch den Stadtrat, Einverständnis.

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

II. Begründung

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

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

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

2.1 Das bereinigte Sachkostenbudgetergebnis 2014 des
Amtes 61 beträgt +50.158,59 EUR (2013: -46.275,79 EUR, 2012: +76.224,80 EUR).
Daraus entfällt auf das Subbudget des Ref. VI ein Betrag von +14.175,24 EUR.
Es ist zurückzuführen auf:

- Mehreinnahmen bei den Bund/Länderzuweisungen 2014
- Kostenbewusste Verwendung der Ausgabemittel

In den Investitionshaushalt wurden 70.000,00 EUR zur Beschaffung eines 3D-Messgerätes für die Vermessungsabteilung (Beschluss HFPA 19.11.2014) übertragen (2013: 0,00 EUR, 2012: 0,00 EUR).

2.2 Das Arbeitsprogramm 2014 konnte wie geplant/mit folgenden Änderungen erfüllt werden:

Das Arbeitsprogramm konnte weitgehend erfüllt werden.

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

2.4 Folgende Verwendung des Budgetübertrages ist geplant:		Betrag in EUR
2.4.1	Vorbereitung der Landesgartenschau (Ref. VI)	4.252,57
2.4.2	Moderation und zusätzliche Öffentlichkeitsarbeit	10.795,10

2.5 Entwicklung der Budgetergebnisrücklage des Amtes 61 in 2014		Betrag in EUR
Stand am 01.01.2014		64.712,39
geplante Entnahmen 2014 aufgrund Fachausschussbeschluss vom (13.05.2014)		
für Zusatzkosten VEP Meilenstein D	8.062,63 EUR	
für Moderation Forum VEP	20.000,00 EUR	
für externe Planungsvergaben und Öffentlichkeitsbeteiligung	31.649,76 EUR	
für Büroeinrichtung	5.000,00 EUR	
./. abzüglich der tatsächlichen Entnahmen aufgrund Fachausschussbeschluss		17.603,91
+ zuzüglich Personalkosten-Gutschriften 2014		217.051,77
= gegenwärtiger Rücklagenstand		264.160,25
./. Rückgabe		33.006,93
= verbleibender Rücklagenstand zum 1.1.2015		231.153,32
Folgende Verwendung des gegenwärtigen Rücklagenstandes ist geplant:		
2.5.1	Vorbereitung der Landesgartenschau (Ref. VI)	13.153,32
2.5.2	Vorbereitende Maßnahmen Städteförderung	170.000,00
2.5.3	Externe Planungsvergaben und weitere Öffentlichkeitsarbeit	30.000,00
2.5.4	Büroeinrichtung (Ersatzmöblierung) und GWG unter 150 EUR	5.000,00
2.5.5	Schulung am 3D-Messgerät	8.000,00
2.5.6	Zusätzliche interne Leistungsverrechnungen	5.000,00

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

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

Budgetrücklagenrückgabe i.H.v. 17.959,26 EUR (= aufgerechnet Budgetrückgabe 33.006,93 EUR ./. Budgetübertrag 15.047,67 EUR wird gebucht im Rahmen der Abschlussarbeiten zum Haushalt 2014)

Anlagen:
1. Budgetdokumentation der Kämmerei (Jahresabrechnung und Rücklage)
2. Dokumentation Subbudget Ref. VI

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 9.4

Amt 61 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2014

	Erträge	Aufwendungen		
	163.300,00	-659.600,00	-496.300,00	**beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema XX_SKOKGR, Spaltenlayout SPALT_SKO, Spalte "2014 Plan")**
				Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
		-33.091,79		**Übertrag Haushaltsermächtigung Planungsleistungen (SK 543222, KSt 613090, KTr 51100061)**
		-5.520,00		**Übertrag Haushaltsermächtigung RoBus (SK 543222, KSt 613090, KTr 54710061)**
		-8.451,97		**Übertrag Haushaltsermächtigung Verkehrsplanungskosten Geisberg (SK 543222, KSt 611090, KTr 51100061)**
		-10.000,00		**Übertrag Haushaltsermächtigung Planungskosten Geisberg (SK 543222, KSt 611090, KTr 51100061)**
		32.900,00		HH-Sperre über 32.900 EUR bei Sachkonto 531301 KST 613090 KTR 57110061
		340,00		Sperre wegen Kostenbeteiligung an IT-Leistung (SK 543141, KSt 610090, KTr 11110061)
		70.000,00		MNB Nr. 133: Beschaffung eines terrestrischen 3D-Laserscan-Systems gem HFPA-Beschluss vom 19.11.2014 (MUmb. f. IP 511.K359 v. SK 531301 und 543222)
		-16.855,13		MNB Nr. 183: Rücklagenentnahme Personalkostenbudgetierung Abrechnung 1. Quartal - Zusätzliche Personalentwicklungsmaßnahmen (MUmb f. SK 526121 v. SK 501301)
			618,00	Sperre wegen Kostenbeteiligung an IT-Leistung (SK 543141, KSt 610090, KTr 51100061)
			2.241,10	Sperre nicht verbrauchte Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten (SK 543222, KSt 613090, KTr 51100061)
			522,00	Sperre nicht verbrauchte Haushaltsermächtigung für RoBus (SK 543222, KSt 613090, KTr 54710061)
			8.451,97	Sperre nicht verbrauchte Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten / Verkehrsplanungskosten Geisberg (SK 543222, KSt 611090, KTr 51100061)
			10.000,00	Sperre nicht verbrauchte Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten / Planungskosten Geisberg (SK 543222, KSt 611090, KTr 51100061)
			2.711,00	Sperre wegen Übertrag Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten / Machbarkeitsstudie Landesgartenschau (SK 543222, KSt 610090, KTr 11110061)
			80.589,20	Sperre wegen Übertrag Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten / VEP Meilenstein D (SK 543222, KSt 613090, KTr 51100061)
			5.144,80	Sperre wegen Übertrag Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten / VEP Meilenstein E (SK 543222, KSt 613090, KTr 51100061)
			15.000,00	Sperre wegen Übertrag Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratungsleistungen / Planungskosten / Öffentlichkeitsarbeit Fußgängerzone (SK 543222, KSt 613090, KTr 51100061)
			28.143,90	Sperre wegen Übertrag Haushaltsermächtigung für Sonstige Beratugnsleistungen / Planungskosten / LSA (SK 543222, KSt 613090, KTr 51100061)
Zeile 465	0,00	182.743,08		**Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)**

Amt 61 Budgetabrechnung 2014

Zeile 468	163.300,00	-476.856,92	-313.556,92	**Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Mittelherkunft lfd.HH + APL|ÜPL|Sperren|Reste)**
Zeile 470	205.815,73	-527.674,02	-321.858,29	**Ist-Ergebnis / Rechnungsergebnis**
	42.515,73			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
		-50.817,10		Einsparungen (+) / Mehraufwendungen (-)
Zeile 474			-8.301,37	**Ergebnis Sachmittelbudget**
				Bereinigungen Sachmittelbudget:
			58.460,27	Bereinigung um KfW-Zuschuss lt Bescheid vom 22.02.2012 (der Ertrag wurde nachträglich in das Jahr 2012 gebucht, der Aufwand -die Weiterreichung des Zuschusses an die GeWoBau- wurde in das Jahr 2014 gebucht)
Zeile 486			50.158,90	**Bereinigtes Ergebnis**
				Hinweis: Personalkosten wurden gem. Budgetierungsregelung 2014 bereits mit dem Sachmittelbudget abgerechnet.
			-35.111,23	abzüglich Rückgabe gemäß Budgetierungsregel (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				abzüglich freiwillige Rückgabe des Fachamtes (Rückgabe = Betrag mit Minuszeichen)
				plus Entnahme aus der Sonderrücklage des Fachamtes zur Reduzierung des negativen Ergebnisses (kein Vorzeichen)
Zeile 494			15.047,67	**Übertragungsvorschlag für den Fachausschuss/HFPA/Stadtrat**

Sonderrücklage Budgetergebnisse

Stand:22.04.2015

Amt 61

Datum d. Eintrags	Anfangsbestand zum 01.01.2014	Zugang:	Abgang:	Aktueller Stand in EURO	Erläuterungen
					Haushaltsjahr 2014:
01.01.2014	64.712,39 €			64.712,39 €	Stand der Rücklage am 01.01.2014
17.07.2014		51.973,30 €		116.685,69 €	Personalkostenbudgetierung Abrechnung 1. Quartal 2014
13.08.2014		33.047,37 €		149.733,06 €	Personalkostenbudgetierung Abrechnung 2. Quartal 2014
17.11.2014		71.448,32 €		221.181,38 €	Personalkostenbudgetierung Abrechnung 3. Quartal 2014
04.12.2014			-16.855,13 €	204.326,25 €	Entnahme Abrechnung Personalkostenbudgetierung (MUmb. f. SK 526121 v. SK 501301 - Zusätzliche Personalentwicklungsmaßnahmen)
17.12.2104			-748,78 €	203.577,47 €	MNB f. IP 511.K351A "Einrichtungsgegenstände, Geräte u. GWG" aufgrund Verwendungsbeschluss UVPA vom 13.05.2014 (Anschaffung Geschirrspüler und Stahlrohrwagen)
		60.582,78 €		264.160,25 €	Personalkostenbudgetierung Abrechnung 4. Quartal 2014
					Übertrag Budgetergebnis 2014
					Entnahme aufgrund Jahresrechnung 2014
	64.712,39 €	**217.051,77 €**	**-17.603,91 €**	**264.160,25 €**	**gegenwärtiger Stand:**

Ö 9.4

Budgetmittel		Ref VI	Haushaltsjahr 2014	Rücklage	Bearbeitungsstand 15.4.2015
Erträge	Aufwendungen	Budget			
0,00	-18.000,00		beschlossenes Sachmittelbudget Vorjahr (ohne APL/ÜPL)	5.886,30	Stand 1.1.2014
	-10.000,00		zuzüglich Zusatzmittel für Flurneuordnung Regnitzgrund		
0,00	-28.000,00	-28.000,00	Kämmereientwurf zum Haushalt 2015		
	+ 5.000,00		zuzüglich Budgetaufstockung 2014 Zusatzmittel Referent		
	-51.000,00		Sondermittel Restabwicklung Rötheheimpark		
0,00	-74.000,00	-74.000,00	Verwaltungsentwurf zum Haushalt 2015		
	-30.000,00		Machbarkeitsstudie Landesgartenschau Erlangen		
0,00	-104.000,00	-104.000,00	Budgetvolumen nach Abschluss der Haushaltsberatungen		
	8.957,49		Verbrauch allgemeinses Sachmittelbudget	7.267,02	Personalkostenerstattung I. Quartal
	340,00		Haushaltssperre für Handybeschaffung		
	14.299,42		Verbrauch Restmittel PRP		
	35.700,58		Rückgabe nicht benötigter Mittel PRP		
	27.110,01		Verbrauch Mittel Landesgartenschau		
	2.711,00		Haushaltsrest Landesgartenschau		
	78,99		Rückgabe nicht benötigter Mittel Landesgartenschau		
	627,27		MuFu-Kosten 2014 (von KomBit fälschlich bei 610.1 verrechnet)	13.153,32	Stand 31.12.2014
	-14.175,24	-14.175,24	Budgetüberschuass 2014		
	9.922,67		Rückgabe an Kämmerei 70 %		
	-4.252,57	-4.252,57	Budgetüberschuss zur möglichen Übertragung an die Rücklage	4.252,57	Übertragung Budgetüberschuss aus 2014

Ö 10

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
I/31	Amt für Umweltschutz und Energiefragen	**31/052/2015**

Maßnahmen gegen die Stickoxidbelastung in der Pfarrstraße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
613, 32

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse der Berechnungen des LfU für die Pfarrstraße in den Verkehrsentwicklungsplan-Prozess einzubringen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, Immissionsberechnungen für die Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Schuhstraße, für den Straßenzug Goethestraße-Heuwaagstraße-Hauptstraße und die Neue Straße einzuholen.
3. Die Ergebnisse sind im Jahr 2015 zur erneuten Beratung in den Stadtrat einzubringen. Im Falle von Grenzwertüberschreitungen sind auch diese Ergebnisse in den Verkehrsentwicklungsplan-Prozess einzubringen und sind Vorschläge zum Umgang mit den Grenzwertüberschreitungen zu erarbeiten.
4. Die Stadt Erlangen wird keine NO_2-Messstation für die Pfarrstraße beschaffen und betreiben. Anschaffungskosten von 40.000 € und 5.000 € jährliche Unterhaltskosten werden nicht in den Haushalt des Jahres 2015 oder in folgende eingestellt.
5. Tempo 30 mit stationärer Überwachung ist lufthygienisch in der Pfarrstraße nicht zielführend und wird nicht eingeführt.
6. Ein LKW-Verbot bei Überschreitung der Grenzwerte in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) wird in der Pfarrstraße nicht eingerichtet.

Der Antrag der Fraktion erlanger linke Nr. 124/2014 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Es sollen im ganzen Stadtgebiet von Erlangen Bedingungen geschaffen werden, die gewährleisten, dass die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht überschritten werden (Grenzwerte siehe Anlage 1).

Mit diesem Ziel ist es erforderlich die Situation in folgenden lufthygienisch problematischen Straßenbereichen (Verdachtsflächen im Luftreinhalteplan Erlangen) zu analysieren und ggf. Maßnahmen zu entwickeln:

- Pfarrstraße im Bereich Mittlere Schulstraße – Martin-Luther-Platz (50 m)
- Henkestraße auf den Abschnitt Nürnberger Straße – Schuhstraße 166 m)
- Goethestraße-Heuwaagstraße-Hauptstraße (900 m)
- Neue Straße (300 m).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bisher wurde die Luftbelastung in Erlangen mit Hilfe der Messergebnisse der Messstationen Pfarrstraße und Kraepelinstraße ermittelt. Berechnungen wurden bis jetzt nicht herangezogen, weil diese bei früheren Verfahren erhebliche Fehler zeigten. Z.B. wurden für die A 73 rechnerisch über 41 – 45 µg/m^3 Feinstaub ermittelt; die einjährige Messung nahe bei der A 73 ergab dann jedoch nur noch einen Messwert von ca. 6 µg/m^3 Feinstaub.

Inzwischen sind die Berechnungen genauer und zuverlässiger.

Sind keine Messwerte vorhanden und liegt ein begründeter Verdacht für eine mögliche Überschreitung eines Luftschadstoff-Grenzwertes für eine stark frequentierte Innerortsstraße mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen vor, lassen sich mit Modellrechnungen in der Regel angemessene Informationen über die Luftbelastung ermitteln. Eine Berechnung mit aktuellen Verkehrsdaten ist gegenüber einer Messung außerdem weniger zeit- und kostenaufwändig. Bei den Modellrechnungen werden konservative Ansätze gewählt, um Ergebnisse „auf der sicheren Seite“ zu erhalten. Daher werden die Berechnungen des Landesamtes für Umwelt als Bewertungsgrundlage herangezogen. Angesichts der vorhandenen Messungen sind die Berechnungsergebnisse durchaus plausibel.

Die Berechnungen des Landesamtes für Umwelt belegen, dass nur für die Komponente NO_2 mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist. Die Grenzwerte für Feinstaub PM10 und PM 2,5 werden überall unterschritten.

In der Pfarrstraße wurden in bestimmten Straßenabschnitten Überschreitungen des Grenzwertes für NO_2 ermittelt. Für den Umgang mit diesen Überschreitungen muss ein Konzept entwickelt werden.

Weitere Straßenabschnitte, für die Berechnungen angestellt werden sollten, sind die Henkestraße, der Straßenzug Goethestraße-Heuwaagstraße-Hauptstraße und die Neue Straße.

Die Einrichtung einer konventionellen Messstation ist in den genannten Straßenzügen nicht möglich (Anlage Seite 6). Unter der Voraussetzung, dass die Immissionswerte sicher berechnet werden können, wird von Ausgaben mit ca. 40.000 € Anschaffungskosten und ca. 5.000 € Unterhaltkosten pro Jahr abgeraten.

Laut Anlage, Seite 9 ist von Tempo 30 in der Pfarrstraße keine Emissionsminderung zu erwarten.

Das Landesamt für Umwelt hat die früher vertretene Meinung geändert und verneint nun eine Übertragbarkeit der verkehrsnah ermittelten Belastungssituation in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) auf die Pfarrstraße in Erlangen. Eine ausreichende Korrelation der NO_2-Konzentrationen ist nicht gegeben.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

1. Die Ergebnisse für die Pfarrstraße werden zur weiteren Behandlung in den Prozess des Verkehrsentwicklungsplans weitergeleitet.
2. Die Verwaltung beauftragt ein kompetentes Büro mit der Berechnung der Luftbelastung in Abschnitten der Henkestraße, der Goethe-Heuwaag-/Hauptstraße und der Neuen Straße
3. Im Falle von Grenzwert-Überschreitungen in den neu zu berechnenden Straßenabschnitten werden diese ebenfalls in den VEP-Prozess zur weiteren Behandlung weitergegeben.

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
☒ Die Finanzierung der Sachkosten in Höhe von ca. 6.500 € ist aus Mitteln der Budgetrücklage vorgesehen.

Anlagen:
Antrag erlanger linke vom 07.09.2014
Tabelle Grenzwerte Stickstoffdioxid
Schreiben des LfU vom 24.11.2014

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 10

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: 07.09.2014
Antragsnr.: 124/2014
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: I/31
mit Referat:

erlanger linke

erlanger linke- Rathausplatz 1- 91052 Erlangen

Rathaus, Zimmer 127
Büro: Montags 15 - 18 Uhr
Sprechstunde: " " 17 - 18 Uhr

tel: 09131/86-1789
fax: 09131/86-1791
e-mail: erlanger-linke@stadt.erlangen.de

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Erlangen, den 7.9.2014

Antrag: Maßnahmen gegen die Stickoxidbelastung in der Pfarrstrasse

Sehr geehrter Herr Dr. Janik,

Für den Haushalt beantragen wir: Die Kosten einer NOx-Messstation werden in den Haushalt des Jahres 2015 eingestellt.

Außerhalb des Haushalts beantragen wir:
Die Stadt ergreift geeignete Maßnahmen gegen die Stickoxidbelastung in der Pfarrstrasse, z.B.:

- Tempo 30 mit stationärer Überwachung.
- LKW-Verbot bei Überschreitung der Grenzwerte in Nürnberg. Ausnahmegenehmigungen für lokale Anlieferung für LKW mit Euro4 Plakette.
- Ab Überschreitung um über ein Viertel in Nbg: Sperrung der Pfarrstrasse ausser für Busse oder mit Sondergenehmigung.

Als erste Maßnahme wird ab sofort täglich auf der städtischen Webseite die nach der amtlichen Methode der bayerischen Staatsregierung (s.u.) hochgerechnete Stickoxidbelastung in der Pfarrstrasse bekanntgegeben.

Begründung:

Die Staatsregierung hat 2011 die NOx - Meßstation in der Pfarrstrasse abgebaut, Begründung war, „Die Messungen haben gezeigt, dass der Verlauf der Schadstoffkonzentrationen in der Pfarrstraße (Erlangen) sehr ähnlich ist wie der Verlauf in der Von-der-Tann-Straße in Nürnberg. Daher kann aus den früheren Messwerten der Pfarrstraße und dem Verlauf der Messwerte in der Von-der-Tann-Straße auf die jeweils aktuelle Schadstoffkonzentration in der Erlanger Innenstadt geschlossen werden."

Nun sind in der Von-der-Tann-Strasse die NOx Werte angestiegen und inzwischen häufig über dem Grenzwert für die Durchschnitts-Belastung über den Grenzwert. (Quelle: NN 28. August 2014, Seite 14: "Druck auf Städte – Stickstoffdioxid: Bundesamt fordert Maßnahmen, Infografik") Also muss man schließen, dass die Situation in der Pfarrstraße mindestens genauso schlecht ist. Maßnahmen gegen diese Stickoxidbelastung sind also nach der Logik der bayerischen Staatsregierung angezeigt.

Johannes Pöhlmann

Stickstoff-dioxid	Wert	Zeitbezug	Art des Wertes	Schutzobjekt
22. BImSchV	200 µg/m³	98 %-Wert der Summenhäufigkeit aus Stundenmittelwerten (oder kürzeren Zeiträumen) eines Jahres	Grenzwert [1)]	menschliche Gesundheit
	200 µg/m³ (18 Überschreitungen im Kalenderjahr zulässig) [*)]	1-h-Mittelwert	Grenzwert [2)]	menschliche Gesundheit
	40 µg/m³ [**)]	Jahresmittelwert	Grenzwert [2)]	menschliche Gesundheit
	400 µg/m³	1-h-Mittelwert [3)]	Alarmschwelle	menschliche Gesundheit
23. BImSchV	160 µg/m³	98 %-Wert der Summenhäufigkeit aller Halbstundenmittelwerte eines Jahres	Prüfwert	Verminderung schädlicher Umwelt-einwirkungen
TALuft	40 µg/m³	Jahresmittelwert	Immissionswert	menschliche Gesundheit
	200 µg/m³ (18 Überschreitungen im Kalenderjahr zulässig)	1-h-Mittelwert	Immissionswert	menschliche Gesundheit
VDI Richtlinie 2310 Blatt 12	100 µg/m³	24-h-Mittelwert	Richtwert [4)]	menschliche Gesundheit
	200 µg/m³	1/2-h-Mittelwert	Richtwert [4)]	menschliche Gesundheit
EG Richtlinie 85/203/EWG Anhang I	200 µg/m³	98 %-Wert der Summenhäufigkeit aus Stundenmittelwerten (oder kürzeren Zeiträumen) eines Jahres	Grenzwert [1)]	menschliche Gesundheit
WHO	40 µg/m³	Jahresmittelwert	Leitwert	menschliche Gesundheit
	200 µg/m³	1-h-Mittelwert	Leitwert	menschliche Gesundheit

1) Grenzwert bis zum 31. Dezember 2009
2) Grenzwert ab dem 01. Januar 2010
3) gemessen an drei aufeinander folgenden Stunden
4) Richtwert, Kombination mit SO_2 und Schwebstaub berücksichtigt
*) Toleranzmarge für NO_2: 80 µg/m³; sie vermindert sich ab dem 01. Januar 2003 bis zum 01. Januar 2010 stufenweise um jährlich 10 µg/m³
**) Toleranzmarge für NO_2: 16 µg/m³; sie vermindert sich ab dem 01. Januar 2003 bis zum 01. Januar 2010 stufenweise um jährlich 2 µg/m³

Ö 10

Bayerisches Landesamt für Umwelt

LfU Bayerisches Landesamt für Umwelt · 86177 Augsburg

Herr Joachim Kaluza
Amt für Umweltschutz und Energiefragen
Schuhstraße 40
91052 Erlangen

joachim.kaluza@stadt.erlangen.de
-Versand erfolgt nur per E-Mail-

Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Bearbeitung	Datum
E-Mail Hr. Kaluza vom 10.09.14; Telefonat mit Hr. Neubauer am 16.10.14	23-8710.2-63031/2014	Dr. Mike Pitz Mike.Pitz@lfu.bayern.de **Tel.** +49 (821) 9071-5128	24.11.2014

Fraktionsantrag Nr. 124/2014 vom 07.09.2014 der "Erlanger Linke";
Maßnahmen gegen die Stickoxidbelastung in der Pfarrstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf die E-Mail von Herrn Kaluza vom 10.09.2014 und die telefonische Besprechung mit Herrn Neubauer am 16.10.2014, nehmen wir zu o.g. Fraktionsantrag wie folgt Stellung:

1 Sachverhalt

Die Erlanger Linke beantragt mit dem Fraktionsantrag Nr. 124/2014 für den Haushalt 2015 eine NO_X-Messstation für die Pfarrstraße. Zudem wird außerhalb des Haushalts beantragt, dass die Stadt geeignete Maßnahmen gegen die Stickstoffdioxidbelastung in der Pfarrstraße ergreift. Als Maßnahme wird u.a. ein Tempolimit von 30 km/h mit stationärer Überwachung gefordert. Darüber hinaus soll bei Überschreitung der Grenzwerte an der verkehrsbezogenen Messstation in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) ein Lkw-Verbot in der Pfarrstraße in Erlangen (Ausnahmegenehmigung für Lkw-Anlieferung mit Euro IV Plakette) eingeführt werden. Ab Überschreitung um über ein Viertel des Grenzwertes an der verkehrsbezogenen Messstation in Nürnberg

63031/2014

(Von-der-Tann-Straße) soll die Pfarrstraße in Erlangen komplett gesperrt werden (Ausnahme: Busse und Fahrzeuge mit Sondergenehmigung). Als erste Maßnahme soll ab sofort täglich auf der städtischen Webseite eine aus der verkehrsbezogenen Messstation in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) hochgerechnete Stickoxidbelastung für die Pfarrstraße bekanntgegeben werden.

2 Berechnung der Luftschadstoffbelastung in der Pfarrstraße

Da keine aktuellen Informationen über die Luftqualität in der Pfarrstraße vorliegen, wurden die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) und Stickstoffdioxid (NO_2) berechnet. Die Immissionsberechnungen wurden mit dem Ausbreitungsmodell IMMIS^{luft} (Version 6.0) unter Zugrundelegung der Emissionsfaktoren für das Bezugsjahr 2014 durchgeführt.

2.1 Beurteilungspunkte und Eingangsgrößen

Beurteilungspunkte (BUP)

Für die Immissionsberechnungen wurden zwei Beurteilungspunkte in der Pfarrstraße ausgewählt. Am Beurteilungspunkt 1 (BUP 1) sind aufgrund von Bebauung und Straßengeometrie die höchsten Luftschadstoffkonzentrationen zu erwarten. Beurteilungspunkt 2 (BUP 2) entspricht der Belastungssituation am Standort der ehemaligen LÜB-Messstation, für die bis zum Jahr 2010 Messwerte vorliegen. Eine Übersichtskarte der Beurteilungspunkte ist in Abbildung 1 dargestellt.

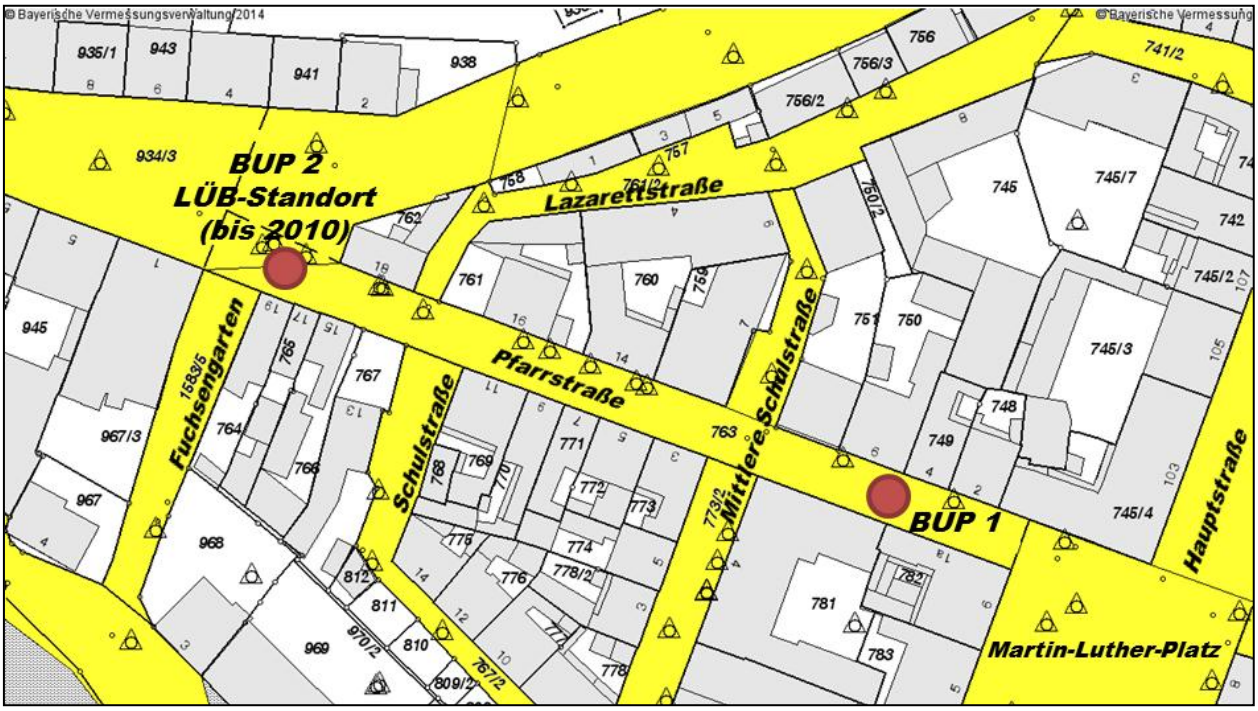


Abbildung 1: Übersichtskarte mit den stellvertretend für den jeweiligen Bereich markierten Beurteilungspunkten (BUP)

Verkehrsdaten

Die Verkehrsdaten sind der Erhebung der Stadt Erlangen vom 18.07.2012 entnommen und in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Verkehrsdaten an den Beurteilungspunkten.

Beurteilungspunkt	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV)	Anteil Schwer-lastverkehr am DTV	Anteil Busse am DTV
BUP 1 (Pfarrstraße, Abschnitt: Hs.-Nr. 1a, 2, 4, 6) BUP 2 (Pfarrstraße, Abschnitt: Hs.-Nr. 15, 17-19, ehemaliger LÜB-Messstandort)	12.728 Kfz pro Tag	1,4%	4,1%

Vorbelastung

Die Gesamtbelastung an den Beurteilungspunkten setzt sich aus der Vorbelastung (Schadstoffe aus anderen Quellen wie Kraftfahrzeugen in benachbarten Bereichen, Industrie, Gewerbe und Hausbrand) und dem berechneten Schadstoffbeitrag des lokalen Straßenverkehrs (Zusatzbelastung) zusammen.

Zur Ermittlung der Vorbelastung wurden die Messwerte der städtischen LÜB-Hintergrundstationen aus Erlangen (Kraepelinstraße) und aus Nürnberg (Muggenhof) der Jahre 2011, 2012 und 2013 ausgewertet. Folgende konservative Vorbelastungswerte wurden daraus abgeleitet:

- Feinstaub (PM_{10}): 20 µg/m³
- Feinstaub ($PM_{2,5}$): 15 µg/m³
- Stickstoffdioxid (NO_2): 24 µg/m³
- Stickstoffmonoxid (NO): 8 µg/m³
- Ozon (O_3): 41 µg/m^3

Meteorologie

Als eine wesentliche Eingangsgröße geht die mittlere jährliche Windgeschwindigkeit in die Berechnungen ein. Diese beträgt entsprechend dem Energie-Atlas Bayern in 10 m Höhe über Grund 2,7 m/s.

Emissionsfaktoren

Die Emissionsfaktoren der Kraftfahrzeuge wurden dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) in der Version 3.2 unter Berücksichtigung von Bezugsjahr, Fahrzeugflotte, Straßentyp, Steigung und Verkehrssituation entnommen.

2.2 Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung der Luftqualität wird anhand der 39. BImSchV vorgenommen. In Tabelle 2 sind die relevanten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) gemäß § 3 der 39. BImSchV, Feinstaub (PM_{10}) gemäß § 4 der 39. BImSchV und Feinstaub ($PM_{2,5}$) gemäß § 5 der 39. BImSchV dargestellt. Der Grenzwert für $PM_{2,5}$ ist ab dem 01.01.2015 einzuhalten.

Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2), Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) entsprechend §§ 3, 4 und 5 der 39. BImSchV.

Schadstoff	Immissions-grenzwert	Zeitbezug	Zulässige Anzahl von Überschreitungen des h-MW (NO_2) bzw. des TMW (PM_{10}) im Kalenderjahr
Stickstoffdioxid (NO_2)	40 µg/m³ 200 µg/m³	Jahresmittelwert Stundenmittelwert (h-MW)	18
Feinstaub (PM_{10})	40 µg/m³ 50 µg/m³	Jahresmittelwert Tagesmittelwert (TMW)	35
Feinstaub ($PM_{2,5}$)	25 µg/m³ *	Jahresmittelwert	

* ab 01.01.2015 einzuhaltender Grenzwert

2.3 Berechnungsergebnisse

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}, $PM_{2,5}$) sind in Tabelle 3 zusammengefasst.

Tabelle 3: Ergebnisse der Immissionsberechnungen für das Bezugsjahr 2014.

Beurteilungspunkt	Kriterien	NO_2 [µg/m³]	PM_{10} [µg/m³]	$PM_{2,5}$ [µg/m³]
BUP 1 (Pfarrstraße, Abschnitt: Hs.-Nr. 1a, 2, 4, 6)	Gesamtbelastung	**52**	26	18
	Belastung bei Durchfahrtverbot für			
	Schwerlastverkehr (ohne Busse)	**50**	26	18
	Busverkehr (ohne Lkw)	40	25	17
	Schwerlastverkehr (Busse und Lkw)	38	24	17
BUP 2 (Pfarrstraße, Abschnitt: Hs.-Nr. 15, 17-19, ehemaliger LÜB-Messstandort)	Gesamtbelastung	38	23	16

2.4 Lufthygienische Bewertung

Stickstoffdioxid (NO_2)

Die maximale NO_2-Gesamtbelastung für das Jahresmittel wurde im Bereich der Pfarrstraße

- für die Hausnummern 1a, 2, 4 und 6 mit 52 µg/m^3 berechnet.

Der seit 01.01.2010 einzuhaltende NO_2-Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m³ wird demnach überschritten.

Mit einem Durchfahrtverbot allein für Lkw (ohne Busse) wird der NO_2-Grenzwert ebenfalls nicht eingehalten. Durch die alleinige Umleitung des Busverkehrs (ohne Lkw) wird der NO_2-Grenzwert gerade noch eingehalten. Besteht ein Durchfahrtverbot des gesamten Schwerlastverkehrs (Busse und Lkw) durch die Pfarrstraße wird der NO_2-Grenzwert eingehalten.

Es ist nicht davon auszugehen, dass der NO_2-Grenzwert für das Stundenmittel öfter als die zulässigen 18 Stunden pro Jahr überschritten wird.

Feinstaub (PM_{10})

Die maximale PM_{10}-Gesamtbelastung für das Jahresmittel wurde im Bereich der Pfarrstraße

- für die Hausnummern 1a, 2, 4 und 6 mit 26 µg/m^3 berechnet.

Der seit 01.01.2005 einzuhaltende PM_{10}-Grenzwert für das Jahresmittel von 40 µg/m³ wird demnach nicht überschritten.

Auswertungen an den Stationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) zeigen, dass durchschnittlich bis zu einem PM_{10}-Jahresmittelwert von 30 µg/m³ davon auszugehen ist, dass der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ nicht häufiger als an den zulässigen 35 Tagen im Jahr überschritten wird. In der Pfarrstraße ist daher nicht davon auszugehen, dass der PM_{10}-Tagesmittelwert von 50 µg/m³ an mehr als den zulässigen 35 Tagen im Jahr überschritten wird.

Feinstaub ($PM_{2,5}$)

Die maximale $PM_{2,5}$-Gesamtbelastung für das Jahresmittel wurde im Bereich der Pfarrstraße

- für die Hausnummern 1a, 2, 4 und 6 mit 18 µg/m^3 berechnet.

Der ab dem 01.01.2015 einzuhaltende $PM_{2,5}$-Grenzwert für das Jahresmittel von 25 µg/m³ wird demnach nicht überschritten.

3 Messstation in der Pfarrstraße

3.1 Standortkriterien

Um eine verkehrsbezogene Probenahmestelle in der Pfarrstraße einzurichten, sind die Anforderungen der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG zu erfüllen, die mit der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV) am 02.08.2010 in nationales Recht überführt wurde. Ein verkehrsbezogener Messstandort muss gemäß Anlage 3 der 39. BImSchV im Wesentlichen die folgenden Kriterien erfüllen:

- Entfernung zum Fahrbahnrand höchstens 10 m
- Entfernung vom Rand verkehrsreicher Kreuzungen mindestens 25 m
- Entfernung vom nächsten Gebäude mindestens 0,5 m
- Soweit möglich, sollte der Messstandort für einen Straßenabschnitt von nicht weniger als 100 m repräsentativ sein

Zudem sollte der Ort der Probenahmestelle zum Schutz der menschlichen Gesundheit innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen so gewählt werden, dass dort die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird.

Eine verkehrsbezogene Probenahmestelle müsste sich demnach im östlichen Teil der Pfarrstraße zwischen Mittlere Schulstraße und Martin-Luther-Platz befinden, da dort aufgrund der durchgehenden Randbebauung die höchsten Luftschadstoffbelastungen zu erwarten sind. Im westlichen Teil der Pfarrstraße befindet sich zwischen den Hausnummern 14 und 16 eine Bebauungslücke (Einfahrt), die zu einer verbesserten Durchlüftung und somit zu einer Verdünnung der emittierten Luftschadstoffe mit der Umgebungsluft führt.

Aufgrund der lokalen Platzverhältnisse ist die Errichtung einer stationären Messstation im östlichen Teil der Pfarrstraße zwischen Mittlere Schulstraße und Martin-Luther-Platz unter Einhaltung der o.g. Kriterien und der Anforderungen, die sich aus den Straßenbaurichtlinien ergeben (Seitenraumbreite), nicht möglich. Die ehemalige LÜB-Messstation befand sich deshalb auch am äußersten nordwestlichen Ende der Pfarrstraße (Höhe heutige Malschule & Galerie Dika). Dieser ehemalige Standort wäre nach neuer 39. BImSchV zwar formal als verkehrsbezogene Probenahmestelle zu klassifizieren, spiegelt aber nicht den höchstbelasteten Standort der Pfarrstraße wieder. Aus den genannten Gründen und aus Redundanz zur verkehrsbezogenen Probenahmestelle in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) im Ballungsraum Nürnberg/ Fürth/Erlangen, wurde die LÜB-Messstation in Erlangen (Pfarrstraße) im Mai des Jahres 2011 abgebaut.

3.2 Kostenschätzung für eine Messstation

Um die Kosten für eine stationäre Erfassung der NO_2-Konzentration aufzuzeigen, können die folgenden groben Schätzungen herangezogen werden:

- Messstation mit Innenausbau und Gasprobenahme: ca. 25.000 €
- Messgerät für Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO_2): ca. 13.000 €
- Datenerfassung, Verbrauchsmaterial, Kalibrierungen, Reparaturen: ca. 5.000 € pro Jahr

Zusätzliche Kosten fallen durch den Betrieb der Station, insbesondere für die Klimatisierung (ca. 3 kW) an. Für die Betreuung der Messstation ist ein sehr gut geschulter Umwelttechniker oder Ingenieur notwendig, der zumindest eine Grundausstattung mit Werkzeugen und Maschinen sowie eine Infrastruktur benötigt. Der Mitarbeiter müsste sowohl die Messtechnik betreuen, als auch Aufgabenstellungen bearbeiten, die sich aus der Aufbereitung und den Qualitätssicherungsmaßnahmen ergeben. Die tatsächlichen Gesamtkosten für den laufenden Betrieb einer Messstation können nicht exakt beziffert werden.

Immissionsmessungen gasförmiger Stoffe in der Luft können auch von einer dafür bekannt gegebenen Stelle durchgeführt werden. Die bekannt gegebene Stelle muss über eine Akkreditierung oder staatliche Kompetenzfeststellung nach dem „Modul Immissionsschutz“ verfügen. Darüber hinaus muss eine Bekanntgabe im „Modul Immissionsschutz“ für den Tätigkeitsbereich Gruppe IV (Ermittlungen der Immissionen (Luft)) sowie den Stoffbereich P (gasförmige anorganische und organische Stoffe) vorliegen. Die im Sinne von § 26 BImSchG bekannt gegebenen Stellen dürfen bundesweit im Bereich des Immissionsschutzes bestimmte behördlich angeordnete Emissions- und Immissionsmessungen zur Ermittlung von Luftverunreinigungen, Geräuschen und Erschütterungen sowie Kalibrierungen und Funktionsprüfungen an automatischen Messeinrichtungen vornehmen. Die Bekanntgabe wird nach § 29b BImSchG erteilt, wenn die Stelle über die erforderliche Fachkunde, Unabhängigkeit, Zuverlässigkeit und gerätetechnische Ausstattung verfügt, sowie die für die Aufgabenerfüllung erforderlichen organisatorischen Anforderungen erfüllt. Über das Recherchesystem Messstellen und Sachverständige (ReSyMeSa) können alle in Deutschland bekannt gegebenen Stellen recherchiert werden: http://www.resymesa.de/.

4 Tempolimit von 30 km/h in der Pfarrstraße mit stationärer Überwachung

4.1 Vorbemerkung

Das LfU hat eine Literaturrecherche bezüglich veröffentlichter Ergebnisse zu Untersuchungen der Auswirkung eines Tempolimits von 30 km/h (T 30) auf Hauptstraßen auf die Luftschadstoffbelastung durchgeführt. Die Recherchen ergaben, dass die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) derzeit die meisten Erfahrungen mit T 30 auf Hauptstraßen hat. Die Ergebnisse der LUBW-Untersuchungen wurden im Wesentlichen in drei Publikationen[1, 2, 3] veröffentlicht und sind im Folgenden zusammengefasst.

Ursächlich für NO_2-Grenzwertüberschreitungen an stark verkehrsbelasteten Straßen mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen sind insbesondere Personenkraftwagen (Pkw), leichte Nutzfahrzeuge (LNF) und schwere Nutzfahrzeuge (SNF) mit Dieselantrieb. Um die Auswirkungen von T 30 auf Hauptstraßen auf die Luftschadstoffbelastung zu untersuchen, sind deshalb Emissionsfaktoren vor allem für Fahrzeuge mit Dieselantrieb von Interesse. Die Luftschadstoff-Emissionen für verschiedene Fahrzeugtypen und Verkehrssituationen sind im Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) hinterlegt. Auch die aktuellste Version des HBEFA (Version 3.2, 2014) enthält weiterhin keine Emissionsfaktoren für Geschwindigkeiten auf Hauptstraßen unterhalb 50 km/h (T 50). Im HBEFA 3.2 wurden im Wesentlichen die Emissionsfaktoren für die Abgasnormen Euro 5/V und 6/VI von Pkw, LNF und SNF aktualisiert.

4.2 Ergebnisse der Literaturauswertung zum Tempolimit von 30 km/h

Grundsätzlich sind zwei Ansätze zur Untersuchung der Wirksamkeit von T 30 auf Hauptstraßen möglich:

- Messfahrten zur Ermittlung des Fahrprofiles und anschließende Berechnung der streckenbezogenen Emissionsfaktoren mittels dem Emissionsmodell PHEM (Passenger car and Heavy duty Emission Model) der TU Graz
- Mobile Abgasmessungen unter Realbedingungen mittels PEMS (Portable Emission Measurement System)

[1] Scholz, W., Kleinebrahm, M., Steven, H. Mobile Abgasmessungen an Dieselfahrzeugen mit PEMS-Messtechnik im realen Straßenverkehr. Immissionsschutz, 3, 101-116, 2012.

[2] AVISO GmbH im Auftrag der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW). Ersteinschätzung der Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf die NO_X- und PM_{10}-Emissionen. LUBW, 2012.

[3] Toenges-Schuller, N., Schneider, C., Niederau, A., Scholz, W. Ein Verfahren zur Einschätzung der Wirkung von T30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf die NO_X-Emissionen. Immissionsschutz, 4, 174-180, 2012.

Sowohl die Berechnungen mittels PHEM als auch die mobilen Messungen unter Realbedingungen mittels PEMS haben für 15 Strecken in Baden-Württemberg gezeigt, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Hauptstraßen von T 50 auf T 30 fast ausschließlich zu:

- einem erhöhtem Kraftstoffverbrauch (klimarelevante CO_2-Emissionen) und
- erhöhten Feinstaub (PM_{10})-Abgasemissionen führt.

Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von T 50 auf T 30 auf ebenen Hauptstraßen sind für Konstantfahrten darüber hinaus:

- keine NO_X-Emissionsminderungen zu erwarten.

Im östlichen Teil der Pfarrstraße zwischen Mittlere Schulstraße und Martin-Luther-Platz (Ort der höchsten Luftschadstoffbelastung in der Pfarrstraße, siehe auch Kapitel 3.1) ist aufgrund der geringen Längsneigung keine positive Wirkung auf die NO_X-Luftschadstoffbelastung zu erwarten.

5 Maßnahmen in der Pfarrstraße in Erlangen in Abhängigkeit der Schadstoffbelastung an der verkehrsbezogenen Messstation in der Von-der-Tann-Straße in Nürnberg

Durch das LÜB wird die Luftqualität in Bayern repräsentativ und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben für das gesamte bayerische Staatsgebiet ermittelt. Um eine räumlich differenzierte Bewertung der Luftbelastung aufzeigen zu können, sind die an den einzelnen Messstationen des LÜB erhobenen Konzentrationswerte in drei unterschiedliche Belastungssituationen und zwar in „Regionaler Hintergrund“, „Städtischer Hintergrund“ und „Städtisch verkehrsnah“ kategorisiert.

Die Grundbelastung als „regionaler Hintergrund“ bezeichnet, steht für Gebiete, in denen die Luftqualität weitgehend unbeeinflusst von lokalen Emissionen ist.

„Städtischer Hintergrund“ ist charakteristisch für Gebiete, in denen die gemessenen Schadstoffkonzentrationen als typisch für die Luftqualität in der Stadt angesehen werden können. Sie beschreibt die Belastung, die sich aus städtischen Emissionen (Straßenverkehr, Hausbrand, Industrie und Gewerbe, etc.) und dem regionalen Hintergrund ergibt.

„Städtisch verkehrsnah“ steht für Stationen, die sich typischerweise an Straßen mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen befinden. Hier addiert sich zum „städtischen Hintergrund“ ein Beitrag, der durch die lokalen Emissionen des Straßenverkehrs am jeweiligen Standort entsteht (z.B. Messstation in Nürnberg, Von-der-Tann-Straße).

Regionale oder städtische Hintergrundbelastungen sind grundsätzlich für eine Fläche von mehreren Quadratkilometern und auch für ähnliche Orte oder Gebiete, die nicht in unmittelbarer Nähe liegen, repräsentativ.

Die Belastung mit Luftschadstoffen an einer verkehrsbezogenen Probenahmestelle wird vor allem durch die kleinräumigen Gegebenheiten beeinflusst. Entscheidend für die Höhe der Luftschadstoffbelastungen sind die lokalen Verkehrsemissionen, die im Wesentlichen durch die Anzahl der Fahrzeuge, die Flottenzusammensetzung (Lkw-Anteil, Antriebsart, Schadstoffklasse) und die Verkehrssituation in der Straße (flüssig, dicht, gesättigt, stop+go, Fahrgeschwindigkeit) bestimmt werden. Darüber hinaus spielen die Bebauungsdichte, die Straßengeometrie und die meteorologischen Größen eine entscheidende Rolle bei der Ausbreitung der Luftschadstoffe. Beispielsweise wirken sich geringe Windgeschwindigkeiten und eine schluchtartige Bebauung auf die lokale Luftschadstoffbelastung negativ aus, da der Austausch bzw. die Verdünnung der emittierten Luftschadstoffe mit der Umgebungsluft eingeschränkt wird. Auch bestimmte Wetterlagen, wie beispielsweise eine Inversionswetterlage oder geographische Besonderheiten (z.B. Tallagen) können zu unterschiedlichen Auswirkungen auf die Ausbreitung der Luftschadstoffe führen. Aus den genannten Gründen kann die verkehrsnah ermittelte Belastungssituation in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) nicht auf die Pfarrstraße in Erlangen übertragen werden. Zudem können aus der Belastungssituation in Nürnberg (Von-der-Tann-Straße) keine Maßnahmen, wie Lkw-Durchfahrtsverbot oder Sperrung für die die Pfarrstraße in Erlangen abgeleitet werden.

Sind keine Messwerte vorhanden und liegt ein begründeter Verdacht für eine mögliche Überschreitung eines Luftschadstoff-Grenzwertes für eine stark frequentierte Innerortsstraße mit ungünstigen Ausbreitungsbedingungen vor, lassen sich mit Modellrechnungen in der Regel angemessene Informationen über die Luftbelastung ermitteln (siehe Kapitel 2). Eine Berechnung mit aktuellen Verkehrsdaten ist gegenüber einer Messung außerdem weniger zeit- und kostenaufwändig. Bei den Modellrechnungen werden konservative Ansätze gewählt, um Ergebnisse „auf der sicheren Seite“ zu erhalten.

Die Regierung von Mittelfranken erhält eine Kopie dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Mike Pitz

Ö 11

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Ref. VI	Referat für Planen und Bauen	**VI/024/2015**

Auslobungstexte städtebaulicher Wettbewerbe - Fraktionsantrag der Grüne Liste Fraktion 275/2014

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.04.2015	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.04.2015	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Sachvortrag der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag der Fraktion Grüne Liste Nr. 275/2014 vom 18.12.2014 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Fraktion der Grünen Liste beantragt, dass alle Auslobungstexte für von der Stadt und den städtischen Tochtergesellschaften ausgeschriebenen Wettbewerbe im Hoch- und Städtebau sowie der Landschaftsarchitektur im zuständigen Fachausschuss diskutiert und beschlossen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bei Wettbewerben Dritter werden, wenn die Möglichkeit besteht, Vertreter der Stadtratsfraktionen in die Jury einbezogen. Dabei bekommen sie die Informationen in der Vorbesprechung mit und können sich einbringen.

Bei Wettbewerben durch die Stadt wird das Rahmenkonzept im jeweiligen Fachausschuss beschlossen. Zusätzlich sind wie oben beschrieben, Fraktionsvertreter in der Jury, Vorbesprechungen, Kolloquium, einbezogen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung möchte an der bisherigen Praxis festhalten wollen.

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

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen: Anlage 1 – Fraktionsantrag Nr. 275/2014

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 14.04.2015

Protokollvermerk:

Auf Antrag der Fraktion der Grünen Liste, Frau Dr. MARENBACH, wird dieser Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des UVPA's am 12. Mai 2015 vertagt.

gez. Dr. Janik
Vorsitzender

gez. Willmann-Hohmann
Berichterstatterin

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 14.04.2015

Protokollvermerk:

Auf Antrag der Fraktion der Grünen Liste, Frau Dr. MARENBACH, wird dieser Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des UVPA's am 12. Mai 2015 vertagt.

gez. Dr. Janik
Vorsitzender

gez. Willmann-Hohmann
Berichterstatterin

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

Ö 11

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: **18.12.2014**
Antragsnr.: **275/2014**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VI**
mit Referat:

Grüne Liste Rathausplatz 1 91052 Erlangen

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Grüne Liste
Stadtratsfraktion

Rathausplatz 1, 91052 Erlangen
Zimmer 130

tel 09131/862781 fax 09131/861681
e-mail: buero@gl-erlangen.de
http://www.gl-erlangen.de

Bürozeiten:
Mo 10-12, 14-18 Di, Mi 10-12 Do 10-14

Erlangen, den 18.12.2014

Antrag: Auslobungstexte städtebaulicher Wettbewerbe

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir beantragen:

> Alle Auslobungstexte für von der Stadt und den städt. Tochtergesellschaften ausgeschriebenen Wettbewerbe im Hoch- und Städtebau sowie der Landschaftsarchitektur werden im zuständigen Fachausschuss diskutiert und beschlossen.

Durch die grundsätzliche und frühzeitige Einbindung des Stadtrates kann eine bessere Transparenz und spätere Akzeptanz der Bauvorhaben gewährleistet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Birgit Marenbach

F.d.R.: Wolfgang Most

Ö 12

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/23	Liegenschaftsamt	**232/008/2014/2**

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

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt, Amt für Soziokultur, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, City-Management

I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Das City-Management wird beauftragt, in Abstimmung mit der Verwaltung zu prüfen, ob im Stadtgebiet ein geeignetes Areal für Wohnmobilstellplätze vorhanden und verfügbar ist.
Der FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014 vom 28. Juli 2014 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

Sachbericht

Die FDP beantragte mögliche Standorte für Wohnmobil-Kurzparkzonen in Erlangen zu prüfen. Insbesondere wurde als ein möglicher Standort der Bereich des ehemaligen Campingplatzgeländes an der Wöhrmühle benannt.

Hierzu ist aus Sicht der Verwaltung folgendes mitzuteilen:
Das angedachte Grundstück am Wöhrmühlsteg befindet sich seit Ende letzten Jahres im städtischen Besitz. Das Grundstück liegt jedoch im Überschwemmungsgebiet. Damit ist ein dauerhafter Betrieb von sanitären Anlagen nicht möglich und eine Nutzung der Fläche für einen Wohnmobilstellplatz insgesamt nicht sinnvoll.
Für das Areal besteht im Übrigen bereits ein Grobnutzungskonzept des Amtes für Soziokultur, das derzeit auf Realisierbarkeit geprüft wird. Geplant wird eine kulturelle, freizeit- und umweltpädagogische Nutzung des Areals. Eine mögliche gleichzeitige Nutzung der Fläche als Wohnmobilstellplatz würde diese Planungen nach Auffassung der Verwaltung behindern.
Das City-Management kann sich grundsätzlich und in Absprache mit dem Amt für Soziokultur unter gewissen Umständen eine komplementäre Nutzung für einen Wohnmobilstellplatz an der Wöhrmühle vorstellen. Sofern bei den Planungen des Amtes für Soziokultur lediglich drei bis vier Veranstaltungen pro Jahr festgelegt würden, wäre es nach Auffassung des City-Managements möglich, diesen Platz für diese Zeiten für Wohnmobile zu sperren. Eine dauerhafte Nutzung des Grundstücks für einen Wohnmobilstellplatz ist damit auch aus diesem Grund nicht möglich. Eine mögliche Infrastruktur für die Wohnmobile müsste zudem berücksichtigen, dass Veranstaltungen professionell durchgeführt werden.

Die Nutzung des Wöhrmühl-Grundstücks für Wohnmobilstellplätze erscheint aus den genannten Gründen nicht sinnvoll.

Die Verwaltung weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass 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 steht.

Laut City-Management sollten die Wohnmobil-Stellplätze am Großparkplatz jedoch aus touristischer und werblicher Sicht nicht ausgeweitet werden. Der Großparkplatz ist für Wohnmobil-Stellplätze zum „Verweilen“ aufgrund der Umgebung (v. a. die Nähe zur Bundesautobahn A 73) und der fehlenden Infrastruktur (Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten) nicht geeignet. Investitionen für Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten sind nach Ansicht des City-Managements nicht notwendig, da die Flächen durch die Einrichtung von Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten höchstwahrscheinlich nicht attraktiver / begehrter werden.

Das City-Management sieht jedoch insgesamt weiterhin einen enormen Bedarf für die Zielgruppe von Wohnmobilfahrern. Gerade im Hinblick auf die Stärkung der Altstadt (Einzelhandel, Gastronomie) und auf die Autobahnnähe / Nord-Südachse von Urlaubern wäre ein Standort in Innenstadtnähe ideal.

Deshalb wird vorgeschlagen, dass das City-Management in Abstimmung mit der Verwaltung prüft, ob ein anderer geeigneter Standort gefunden werden kann.

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

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 12

Anlage 1

Stadt Erlangen

Liegenschaftsamt

Campingplatz Naturfreunde Erlangen e. V.

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

Maßstab = 1:1250	erstellt von: ZT006	am: 5.11.2014

89/236

Ö 12

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO	
Eingang:	**28.07.2014**
Antragsnr.:	**115/2014**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI/23**
mit Referat:	**I, II/ETM/CM**

Anlage 2

FDP Stadtratsfraktion Erlangen

FDP-Stadtratsfraktion ● Rathausplatz 1 ● 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister Dr. Florian Janik

Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Stadträte:

Lars Kittel; Vorsitzender

Dr. Elisabeth Preuß; Bürgermeisterin

Dr. Jürgen Zeus

Felix Pierer von Esch

Geschäftsführung:
Christian Wolff

Erlangen, den 28. Juli 2014

Stellplätze für Wohnmobile

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

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

Begründung:

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

Mit freundlichen Grüßen,
gez.
Lars Kittel, Vorsitzender

FDP-Fraktion im Erlanger Stadtrat
Rathausplatz 1 ● Zimmer 131 ● 91052 Erlangen
Telefon: 09131 / 86 22 91 ● Fax: 09131 / 86 15 97 ● Email: fdp-stadtraete@stadt.erlangen.de
Sprechzeiten: nach Vereinbarung

Ö 13

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r: Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	Vorlagennummer: **610.3/020/2015**

Fraktionsantrag Nr. 024/2015 der Grünen Liste vom 11.02.2015: Neues Beleuchtungskonzept für den Rathausplatz

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 24, Amt 66

I. Antrag

Der Eingangsbereich der Stadthalle soll mit einem energiesparsamen Beleuchtungskonzept besser ausgeleuchtet werden.
Der Fraktionsantrag 024/2015 vom 11.02.2015 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

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

Die vorhandene Leuchtskulptur (siehe Foto Anlage 2) wurde im Anschluss an die Frühjahr-Ringfoto-Messe im März gereinigt. Im Zuge dieser Reinigungsarbeiten wurden die vorhandenen 7-Watt-Energiesparleuchten durch 9-Watt-LED-Leuchtmittel ersetzt.

Eine bessere Ausleuchtung der Eingangsbereiche der Stadthalle ist im Rahmen der geplanten Sanierung des Eingangsbereichs zum Kleinen Saal incl. Außenanlagen geplant.

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

Im Zuge der Sanierung der Heinrich-Lades-Halle wurde 2014 der Haupteingang saniert. Darüber hinaus ist auch die Sanierung des Eingangs zum Kleinen Saal und die verbindenden Außenanlagen mit barrierefreiem Zugang geplant. Der notwendige Bauantrag für die Erneuerung des Eingangs Kleiner Saal mit Außenanlagen wurde mit Nr. 2014-619-BA am 28.05.2014 genehmigt. Auch die Ausschilderung der Halle soll in Verbindung mit diesen Maßnahmen erneuert und deutlicher hervorgehoben werden.

Im Zuge dieser Sanierung soll auch die vorhandene Beleuchtungsskulptur durch Lichtstelen mit LED-Technik ersetzt werden. Die Planung bezieht sich dabei auf die direkt an die Halle angrenzende Grünfläche zwischen den beiden Eingängen.
Durch die Umsetzung der Maßnahmen werden die Eingangsbereiche wesentlich besser beleuchtet und hervorgehoben. Eine deutliche Verbesserung der Ausleuchtung des gesamten Vorplatzes der Heinrich-Lades-Halle wird aber erst erzielt, wenn auch am Rathausplatz entsprechende Maßnahmen vorgenommen werden.

Bis zur geplanten Neugestaltung wurde die vorhandene Leuchtskulptur im März nochmals gereinigt und die 7-Watt-Energiesparleuchten durch 9-Watt-LED-Leuchtmittel ersetzt.

Die bestehenden Kugelleuchten am Rathausplatz müssen von Amt 66 derzeit nach und nach ersetzt werden, da sie nicht mehr lieferbar sind. (Anlage 3: vorne die alte Kugelleuchte; im Bildhintergrund die neue Ersatzleuchte.)

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ein neues Beleuchtungskonzept für den Rathausplatz (wie im Titel des Fraktionsantrags genannt) kann nur im Rahmen einer umfassenden Neugestaltung des gesamten Platzes erreicht werden. Haushaltsmittel für eine neue Platzgestaltung sind lediglich als Merkposten in der langfristigen Haushaltsplanung vorgemerkt.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

Anlage 1 Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 024/2015 vom 11.02.2015
Anlage 2 Foto bestehende Leuchtskulptur
Anlage 3 Foto alte und neue Leuchte am Rathausplatz

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 13

Anlage 1

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: **11.02.2015**
Antragsnr.: **024/2015**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VI/61**
mit Referat:

Grüne Liste Rathausplatz 1 91052 Erlangen

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Grüne Liste
Stadtratsfraktion

Rathausplatz 1, 91052 Erlangen
Zimmer 130

tel 09131/862781 fax 09131/861681
e-mail: buero@gl-erlangen.de
http://www.gl-erlangen.de

Bürozeiten:
Mo 10-12, 14-18 Di, Mi 10-12 Do 10-14

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Erlangen, den 11.02.2015

Antrag: **Neues Beleuchtungskonzept für den Rathausplatz**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Beleuchtung des Eingangsbereiches der Stadthalle ist sehr gedämpft .
Bei Veranstaltungen in der Stadthalle sollte der Eingangsbereich heller sein, um eine entsprechende Atmosphäre zu schaffen.

Wir beantragen:

> Es wird ein energiesparsames Beleuchtungskonzept erstellt, bei dem der Eingangsbereich der Stadthalle bei Veranstaltungen besser ausgeleuchtet wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Wolfgang Winkler

F.d.R.: Wolfgang Most

Anlage 2

Anlage 3

Transport hochsensibler medizinischer Geräte
Sofort Transport Günther
09133/6996
Erlangen • Offenbach
www.guenther-transporte.de

Ö 14

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/034/2015**

Einsatz von versenkbaren Pollern im Umfeld der Schiffstraße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 32, Amt 37, Amt 66, PI Erlangen

I. Antrag

1. Der Erfahrungsbericht zum Einsatz von versenkbaren Pollern im öffentlichen Raum in deutschen Kommunen wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für den Einsatz von versenkbaren Pollern im Umfeld der Schiffstraße gemäß Anlage 1 zu konkretisieren und im Haushalt die Mittel für 2016 zu beantragen.
3. Der SPD-Fraktionsantrag 186/2014 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

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

Gemäß beiliegendem SPD-Fraktionsantrag 186/2014 ist die Verwaltung beauftragt, ein Konzept für den Einbau von versenkbaren Pollern in der Schiffstraße und Umgebung zu erarbeiten. Weiterhin soll über die Erfahrungen anderer deutscher Kommunen mit dem Einsatz von versenkbaren Pollern im öffentlichen Straßenraum berichtet werden.

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

Verkehrliche Situation in der Schiffstraße:

Die Schiffstraße sowie deren unmittelbares Umfeld, bestehend aus der Glockenstraße und der Theaterstraße, sind als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Bauliche Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr sind nicht vorhanden. Insbesondere in der Schiffstraße herrscht aufgrund des gewerblichen und gastronomischen Angebotes sowie der Gestaltung des Straßenraumes eine hohe Aufenthaltsqualität. Nennenswerter Durchgangsverkehr durch das Gebiet ist nicht vorhanden.

Als problematisch erweist sich jedoch seit langem die starke Frequentierung der Schiffstraße durch den motorisierten Quell- und Zielverkehr. Nachdem Parkflächen nur in geringer Zahl verfügbar sind, wird häufig unzulässig auf der Straße geparkt. Ein Umstand, der in der Vergangenheit zu zahlreichen Beschwerden geführt hat. Laut Auskunft der Polizeiinspektion Erlangen werden in der Schiffstraße laufend Kontrollen des ruhenden Verkehrs durchgeführt. Trotz Verwarnungen mit entsprechenden Bußgeldern würde das Park- und Halteverbot im Straßenbe-

reich häufig ignoriert. Ergebnis sind regelmäßige Forderungen nach dem Einsatz von versenkbaren Pollern.

Erfahrungen mit dem Einsatz von versenkbaren Pollern im öffentlichen Raum in deutschen Kommunen

Gemäß Protokollvermerk zu Beschluss 610.3/008/2014 hat die Verwaltung bei den Mitgliedskommunen des Deutschen Städtetages eine Umfrage zu den Erfahrungen mit dem Einsatz von versenkbaren Pollern durchgeführt (vgl. Anlage 2). Als wesentliche Erkenntnis kann zusammengefasst werden, dass die zahlreichen Rückmeldungen äußerst heterogen ausgefallen sind. Einzelne Kommunen meldeten gute bis sehr gute Erfahrungen, während andere deutliche Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der Störanfälligkeit der versenkbaren Poller äußerten.

Einschätzung der Verwaltung

Die Verwaltung weist darauf hin, dass für den Einsatz von versenkbaren Pollern (Anschaffung, Installation, Betrieb und Wartung) beträchtliche finanzielle Mittel notwendig sind. Für die Beseitigung von zu erwartenden technischen Störungen der Poller steht derzeit kein geeignetes Fachpersonal zur Verfügung.

Es muss davon ausgegangen werden, dass die Herstellungskosten für einen elektrisch versenkbaren Poller je nach Tiefbauaufwand und Energieanschlusskosten bei ca. 40.000,- € zu veranschlagen sind. Für die Wartungs- und Reparaturleistungen sind zusätzlich hohe jährliche Aufwendungen zu berücksichtigen, insbesondere wenn die Beschädigungen nicht weiter verrechnet werden können.

Es wird betont, dass der Einsatz lediglich eines versenkbaren Pollers in Form eines Pilotprojektes, wie im Protokollvermerk zu Beschluss 610.3/008/2014 gefordert, nicht als zielführend erachtet wird. Einer Befahrung der Schiffstraße könnte damit nicht entgegengewirkt werden, da von der gegenüberliegenden Seite weiterhin in den Straßenraum eingefahren werden könnte.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit positivem Beschluss zum Einsatz von versenkbaren Pollern wird die Verwaltung die Planungen für Installation und Betrieb mit Kostenschätzungen sowie Angaben zum zusätzlichen Personalaufwand, verbunden mit entsprechenden Mittelanmeldungen für den Haushalt, konkretisieren.

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

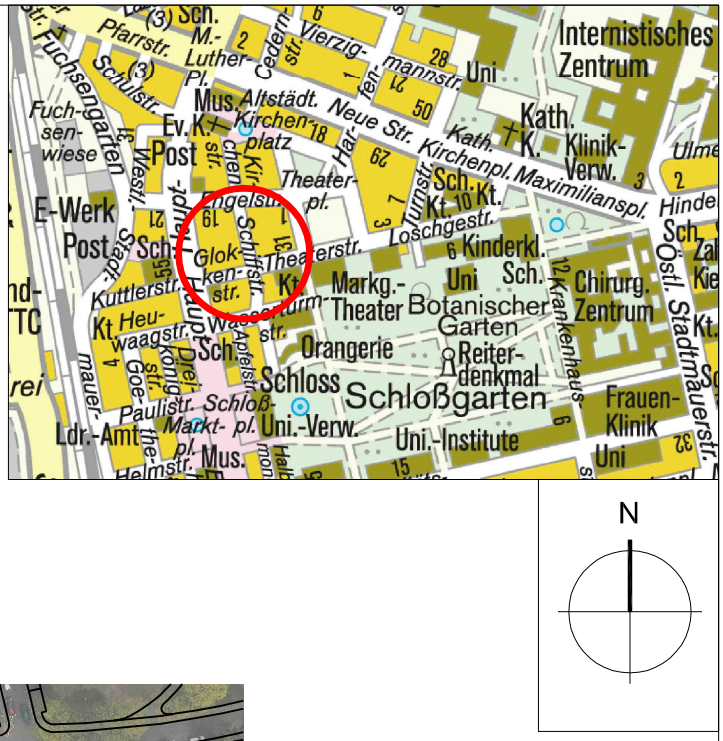
Anlagen:
Anlage 1: Standorte für versenkbare Poller im Umfeld der Schiffstraße
Anlage 2: Umfrage zum Einsatz von versenkbaren Pollern - Erfahrungen anderer deutscher Kommunen

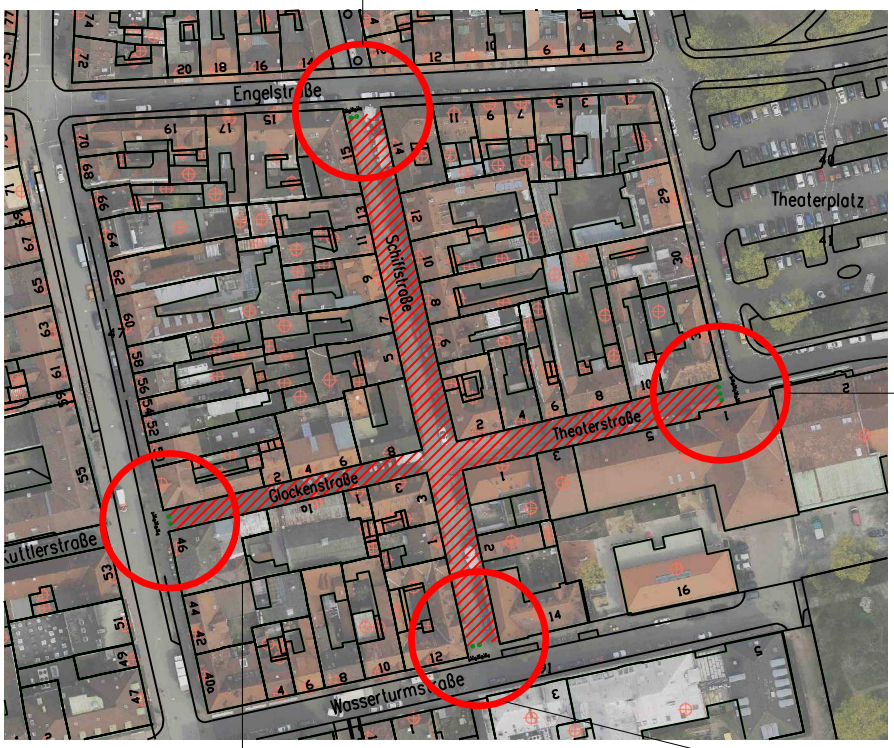
Anlage 3: SPD-Fraktionsantrag 186/2014: Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Schiffstraße/Theaterstraße

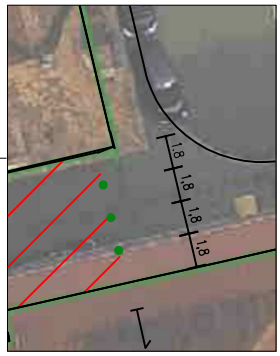
III. Abstimmung
siehe Anlage

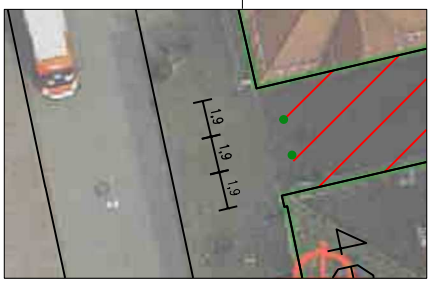
IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 14









durch Poller gesperrter Straßenbereich

versenkbare Poller ø 0,275 m

Stadt Erlangen	Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Abteilung Verkehrsplanung	
Versenkbare Poller im Umfeld d. Schiffstraße		
Anlage 1		
Bearbeitung: gez. Keller-Denzler		SG.-Leitung: gez. Grosch
M.:	Plannr.:	Abt.-Leitung: gez. Dr. Korda
erstellt am: 11.3.2015		Amtsleitung: gez. Willmann-Hohmann

Ö 14

Umfrage zum Einsatz von versenkbaren Pollern - Erfahrungen anderer Kommunen

In Zusammenhang mit den immer wiederkehrenden Forderungen, in der Erlanger Innenstadt versenkbare Poller zu installieren, hat die Verwaltung bei den Mitgliedskommunen des Deutschen Städtetages eine Umfrage zu den Erfahrungen mit dem Einsatz von versenkbaren Pollern durchgeführt.

Grundsätzlich zeigt sich, dass elektrisch versenkbare Poller in mehreren Kommunen im öffentlichen Raum zum Einsatz kommen. In vielen weiteren Kommunen wird die Thematik, ähnlich wie in Erlangen, kontrovers diskutiert.

Nach Auswertung der Rückmeldungen derjenigen Kommunen, die versenkbare Poller im öffentlichen Raum einsetzen, kann festgestellt werden, dass sich die Erfahrungen stark unterscheiden. Im Folgenden findet sich eine Zusammenstellung der relevanten Aspekte:

Kosten für Installation und Betrieb:

Stadt A: Installationskosten ca. 20.000 Euro (2008) für eine Anlage (zwei Poller plus Bediensäule und Tiefbauarbeiten). Jährliche Wartung 430 Euro/Anlage. Reparaturkosten für das Jahr 2013 insgesamt für beide Anlagen: 10.750 Euro.

Stadt B: Ca. 25.000 Euro für Anschaffung und 500 Euro/Jahr für Wartung und Betrieb.

Stadt C: Ein elektrischer Poller in der Fußgängerzone. 60.000 Euro für Einbau und 10 Jahre Wartung.

Stadt D: Betrieb über Gewährleistung des Herstellers, Installationskosten bei ca. 15.000 Euro für gesamte Elektrotechnik bei einem versenkbaren Element. Tiefbau zusätzlich 15.000 Euro. Elektroanschluss 5.000 Euro.

Stadt E: Zehn Poller in der Fußgängerzone. Investitionskosten von ca. 30.000 Euro je Poller.

Stadt F: Errichtungskosten für zwei Anlagen in Höhe von ca. 150.000 Euro. Kosten sind als Städtebauförderungsmaßnahme zuschussfähig.

Stadt G: 50.000 Euro für die Erstinstallation von vier elektrisch-hydraulischen Pollern. Jahreswartung vertraglich vereinbart.

Stadt H: Drei Polleranlagen mit elektro-hydraulischen Systemen. Anlagenkosten für zwei Poller mit Busbetrieb ca. 79.000 Euro zzgl. Tiefbau, Entwässerung u. Straßenbau. Erweiterung um wasserdichte Steckverbindungen ca. 1.200 Euro. Stromkosten ca. 480 Euro/Jahr. Sicherheitsprüfungen ca. 1.200 Euro/Jahr. Reparatur (Beschädigung unbekannter Verursacher) 5.300 Euro.

Stadt I: Zwei versenkbare Poller im Bereich einer wenig frequentierten Fußgänger- und Fahrradachse mit Investitionskosten von 60.000 Euro.

Stadt J: 16 versenkbare Polleranlagen mit pneumatischem Antrieb im Einsatz. Die Anlagen sind komplett in Edelstahl ausgeführt. Die festen sowie versenkbaren Poller haben die Abmessung 250 mm x 700 mm. Der versenkbare Poller ist zusätzlich mit einem Leucht-LED-Ring ausgerüstet. Die Herstellungskosten liegen je nach Tiefbauaufwand und Energieanschlusskosten zwischen 30.000 Euro und 40.000 Euro. Wartungs- und Reparaturleistungen werden durch eigene Arbeitskräfte des Amtes durchgeführt.

Unterhalt und Betrieb, Störanfälligkeit:

Stadt K: Im praktischen Betrieb sehr störanfällig, insbesondere durch Streugut im Winter. Aus diesen Gründen im öffentlichen Raum nicht installiert.

Stadt A: Zuverlässig im täglichen Gebrauch. Defekte hin und wieder durch Anfahrschäden verursacht in der Mehrzahl durch kleinere Anlieferungs-LKW, die im Sackgassen-Bereich vor den Poller drehen und dabei beim Rückwärtsrichten die Poller übersehen oder den Abstand falsch einschätzen. In den Wintermonaten Störungen durch den Einsatz von Streumaterial, wenn dieser

zwischen Poller und Einbaukörper gelangt. Im Störungs- oder Schadensfall wird umgehend der Kundendienst der Anlage informiert. Dieser reagiert in der Regel zeitnah. Es kann aufgrund von Lieferzeiten einzelner Bauteile zu zeitlichen Verzögerungen bei der Wiederherstellung kommen.

Stadt B: Sowohl störungsanfällige als auch unproblematische Anlagen vorhanden.

Stadt C: Poller besitzen hohe Zuverlässigkeit, Störungen treten kaum auf. Bei Stromausfall wird der elektrische Poller automatisch abgesenkt, die Leitzentrale der BREPARK erhält eine Meldung.

Stadt D: Zahlreiche Probleme mit der Elektronik der Anlagen. Beschwerdemanagement beim Hersteller verbesserungswürdig. Am Einsatz von versenkbaren Pollern wird aber dennoch festgehalten.

Stadt L: Ein bislang nicht störungsanfälliger Poller im Einsatz.

Stadt E: Grundsätzlich positive Erfahrungen.

Stadt F: Beim Heranfahren eines Fahrzeuges über die Induktionsschleife wird dessen Kennzeichen mittels Kameraerkennung mit einer Datenbank registrierter Fahrzeuge abgeglichen. Durchfahrt wird dann automatisch freigegeben.

Stadt M: Poller blockieren häufig, frieren fest oder verstopfen.

Stadt G: Ausschilderung der Straße A als Fußgängerzone, zusätzlich sind im Bereich der Poller ein ergänzendes Hinweisschild auf die Poller und eine Rot-Grün-Ampel angebracht. Die Poller selber blinken rot.

Stadt N: Durchgehend negative Erfahrungen mit versenkbaren Pollern im öffentlichen Raum bei regelmäßiger Bedienung. Sowohl im Hinblick auf Wartung und Funktionsfähigkeit als auch auf Unfallpotential. Die Poller wurden wieder entfernt.

Stadt I: Keine negativen Reaktionen seitens der betroffenen Anlieger. Poller funktionieren bisher sehr zuverlässig. Lediglich ein Anfahrschaden, der umgehend vom Hersteller repariert wurde.

Verkehrssicherheit:

Stadt K: Einsatz von versenkbaren Pollern sollte aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt werden.

Stadt A: Sicherheitsdefizite nur, wenn Anlagen längere Zeit ausfallen und dadurch die Zufahrtsmöglichkeit unkontrollierbar geöffnet ist. Poller und Bediensäule im Betrieb für Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar. Ein- bzw. Ausfahren der Poller wird mittels eines umlaufenden Blinklichtsignales zusätzlich verdeutlicht.

Stadt B: Bisher drei Unfälle, deren Ursachen nicht genau zu ermitteln sind. Poller müssen gut wahrnehmbar und somit breit genug sein.

Stadt C: Keine Sicherheitsdefizite bekannt. Elektrischer Poller mit rot leuchtendem Kranz am oberen Ende ausgestattet, dazu leuchtet in der Bediensäule am linken Fahrbahnrand ein rotes Licht. Durch eine Druckplatte an der Oberseite reagiert der Poller beim Anheben auf Hindernisse und versinkt dann wieder.

Stadt D: Poller aufgrund von technischer Mängel fehlerhaft hochgefahren. Warnschilder weisen darauf hin, dass Poller nach jedem Fahrzeug hoch fährt.

Stadt E: Keine Unfallauffälligkeit.

Stadt G: Im Betrieb bisher keine Sicherheitsdefizite erkennbar.

Stadt H: Wenn aufgrund eines technischen Fehlers die Poller sich nicht absenken, können auch Einsatzfahrzeuge die Durchfahrt nicht nutzen. Wenn Radfahrer die Anlage passieren dürfen, muss sichergestellt sein, dass beim Hochfahren der Poller die Durchfahrt z. B. signaltechnisch gesperrt ist → Akzeptanzproblem.

Stadt I: Poller sind rund um die Uhr in Betrieb. Bisher keine Probleme.

Stadt J: Die Fußgängerzone (Rad frei von 20 Uhr bis 11 Uhr), in die nur der Lieferverkehr sowie berechtigte Personen in der Zeit von 5 Uhr bis 11 Uhr einfahren können, ist durch Poller gesichert.

Durch Vorgaben der Stadtgestalter, diese Anlagen so unauffällig wie möglich in das Stadtbild einzupflegen und auf aufwendige Beschilderung zu verzichten, gab es in den Anfangsjahren zahlreiche Unfälle.

Vergabe von Chipkarten - Lösungen für Rettungsdienste, Feuerwehr, städtische Fahrzeuge

Stadt A: Chipkarten erhalten alle, die eine Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Fußgängerzone beim Straßenverkehrsamt beantragen. In diesem Falle überwiegend Anlieferverkehr oder Handwerksfirmen. Städtische Bedienstete, die unmittelbar mit der Überwachung der Anlagen beauftragt sind, stehen ebenfalls Chipkarten zur Verfügung. Rettungsdienste verfügen über einen stadtweit einheitlichen Feuerwehrschlüssel.

Stadt B: Chipkartensystem in der Fußgängerzone mit Schlüssel für Ver- und Entsorgung. Touristischer Altstadtbus mit Funkfernbedienung ausgestattet. Feuerwehr und Rettungsdienst verfügen über eigenes Schließsystem.

Stadt C: Nutzungsberechtigt sind Anlieger, die ihre Berechtigung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde nachweisen müssen. Gewerbetreibende wie z. B. Lieferanten erhalten auf Antrag Chip-Karten. Müllabfuhr und Straßenreinigung erhalten Nutzungsrecht. Für Feuerwehr und Rettungsdienste wurde in die Steuersäule eine Feuerwehrschließung separat eingebaut, jedes Fahrzeug besitzt einen Schlüssel. Bei einem Löschzug öffnet das erste Fahrzeug den Poller, der dann abgesenkt bleibt. Das örtliche Polizeirevier hat eine Anzahl an Chip-Karten für die lokalen Streifenwagen erhalten.

Stadt D: Öffnen der Poller über Anruf per Mobiltelefon. Anrufende Nummer hat zuvor beim Ordnungsamt eine Berechtigung erworben für einen festgelegten Zeitraum. Ansonsten nur Schlüsselschalter für Tiefbauamt und Feuerwehr. In Fußgängerzonen zusätzlich Zeitschaltuhr für Lieferzeiten.

Stadt E: Pollerkarte nur für Anwohner mit eigenem Parkgrundstück. Rettungsdienste mit eigenem Schlüssel. Ausnahmen auf Antrag möglich.

Stadt G: Die Polleranlage ist so geschaltet, dass im Zeitraum von 7 bis 10 Uhr das Öffnen der Poller über die Induktionsschleifen detektiert wird – eine spezielle Zugangsberechtigung ist nicht erforderlich. Im übrigen Zeitraum ist die Zufahrt nur mittels einer Chip-Karte möglich. Die Chip-Karte wird nur an Gewerbetreibende, Rettungsdienste, Feuerwehr, Stadtreinigung und Müllabfuhr ausgegeben. Da die Grundstücke der Straße A nicht über Stellplätze auf dem Grundstück verfügen, wurde die Ausgabe von Chip-Karten an die Bewohner nicht erwogen. Die Bewohner können während des Zeitraums 7-10 Uhr zum Laden die Straße Befahren, in Ausnahmefällen können die Bewohner beim Pförtner des angrenzenden Rathaus auch außerhalb dieser Zeiten sich ein Chipkarte ausleihen.

Stadt I: Keine negativen Reaktionen seitens der betroffenen Anlieger, die die Poller mit einem Handsender öffnen können. Insgesamt befinden sich 34 Handsender im Einsatz (Stückpreis 45 Euro). Weiterhin können Pförtner einer ansässigen Synagoge per Notebook auf die Kameraüberwachung zugreifen und über eine zur Verfügung stehende Software die Poller automatisch absenken. Rettungsdienste verfügen über einen Schlüssel zum Herunterfahren der Poller.

Stadt J: Das Absenken der versenkbaren Poller ist durch Anlegen einer Berechtigungskarte (Chipkarte) an dem in der Steuersäule angebrachten Kartenleser möglich. Für reguläre Buslinien kommt hier das Funk-/Bake-System zum Einsatz. Des Weiteren kann über einen Notschalter der Poller zum Absenken gebracht werden. Dieser Notschalter befindet sich hinter einer, mit einem Dreikant und einer Glasscheibe, gesicherten Öffnung. Zur Anlieferung im Innenstadtbereich sind ausgewählte Polleranlagen von 5.00 bis 11.00 Uhr abgesenkt. Derzeit sind ca. 1.000 Chipkarten zum Öffnen einzelner Polleranlagen bzw. Generalchipkarten zum Öffnen aller Polleranlagen in Umlauf.

Ö 14

SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Geschäftsstelle im Rathaus,
1. Stock, Zimmer 103 und 105a
Telefon 09131 862225
Telefax 09131 862181
spd.fraktion@stadt.erlangen.de
www.spd-fraktion-erlangen.de

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO

Eingang:	**21.10.2014**
Antragsnr.:	**186/2014**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI**
mit Referat:	**III/32**

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus
91052 Erlangen

→ 61 Bike
bzw. AE

Antrag zum Arbeitsprogramm
Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Schiffstraße/ Theaterstraße

Datum
21.10.2014

Ansprechpartnerin
Barbara Pfister

Durchwahl
0176-21326541

Seite
1 von 1

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Straßenzüge Schiffstraße/ Theaterstraße gelten als städtebaulich ansprechender und sehr beliebter Aufenthaltsort in der Erlanger Innenstadt. Mit der öffentlichen Nutzung durch Fußgänger und Besucher der dortigen Gastronomie und des Gewerbes ist das widerrechtliche Parken und der dadurch bedingte Verkehr nicht vereinbar. Maßnahmen der Verkehrsüberwachung, um diese „Nutzung" einzuschränken, führten über Jahre nicht zum Erfolg.

Wir beantragen daher:

Wie in vielen anderen Städten der BRD (größeren und kleineren) werden die Einfahrten durch Versenkpoller gesichert. Da in den genannten Straßen Durchgangsverkehr nicht gestattet ist, wird die Nutzung der Poller nur durch berechtigte Anlieger sichergestellt.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Pfister
Fraktionsvorsitzende

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

Erlangen
SPD

Ö 15

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/035/2015**

Freigabe der Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) für den gegengerichteten Radverkehr

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.04.2015	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.04.2015	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 31, Amt 32, Amt 66, PI Erlangen, AG Rad

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) für den gegengerichteten Radverkehr gemäß den beiliegenden Beschilderungsplänen freizugeben.
2. Die Freigabe der Einbahnstraßen Bauhofstraße und Walter-Flex-Straße soll im Zuge von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in deren jeweiligem Umfeld erfolgen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss III/009/2015/1 hat der Stadtrat eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split bis zum Jahr 2020 um drei bis fünf Prozentpunkte beschlossen. Zur Erreichung dieses Ziels ist die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ein wichtiger Bestandteil.

Gemäß Beschluss 613/018/2014 ist die Verwaltung beauftragt, Planungen für die Freigabe der unter I. genannten Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr zu erstellen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Mit Berücksichtigung der Ergebnisse des in Anlage 2 beiliegenden Gutachtens der Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung hat die Verwaltung den verkehrlichen Nutzen sowie die rechtlichen Grundlagen für die Freigabe folgender Einbahnstraßen geprüft:

- Bauhofstraße
- Dreikönigstraße
- Heuweg
- Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße

- Marquardsenstraße / Bohlenplatz / Obere Karlstraße
- Mozartstraße (Ost)
- Theaterplatz
- Theodor-von-Zahn-Straße (Ost)
- Walter-Flex-Straße

Ergebnis dieser Prüfung war, dass, mit Ausnahme der Bauhofstraße und der Walter-Flex-Straße, die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Freigabe aller genannten Einbahnstraßen für den Radverkehr gegeben sind. Demgemäß können die Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) mit geringem Aufwand für den gegengerichteten Radverkehr kurzfristig freigegeben werden. Die Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz (Süd) / Luitpoldstraße soll gemäß Beschluss 613/018/2014 nachrangig betrachtet werden.

Eine Übersicht über die Lage der genannten Straßen im Stadtgebiet ist Anlage 1 zu entnehmen. Die jeweiligen Beschilderungspläne finden sich in den Anlagen 3a bis 3g. Weiterhin befindet sich eine tabellarische Auflistung der Einbahnstraßen, für die Planungen zur Radverkehrsfreigabe in Gegenrichtung zu erstellen sind, in Anlage 4. Darin wird auch auf den verkehrlichen Nutzen der beidseitigen Befahrbarkeit für den Radverkehr eingegangen. Es wird darauf hingewiesen, dass für einzelne Einbahnstraßen im Innenstadtbereich zusätzliche Verkehrszeichen aufgebaut werden müssen, was zum Teil Auswirkungen auf die Gehwegbreiten und das Stadtbild haben wird.

Gemäß VwV-StVO zu Verkehrszeichen 220 „Einbahnstraße“ ist eine Voraussetzung für die Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten wird. In der Bauhofstraße und der Walter-Flex-Straße beträgt die zulässige Geschwindigkeit derzeit 50 km/h, wonach eine Einbahnstraßenfreigabe trotz verkehrlichem Nutzen verkehrsrechtlich nicht zulässig ist. Die Bauhofstraße und die Walter-Flex-Straße befinden sich in Bereichen, die grundsätzlich für die Einführung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bspw. durch die Ausweisung einer Tempo-30-Zone geeignet sind. Die Verwaltung wird diesbezüglich weiterführende Planungen durchführen.

Nach sorgfältiger Abwägung der verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten soll von einer Freigabe der Marquardsenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung abgesehen werden. Für die Freigabe wäre die Auflassung einzelner Parkflächen notwendig, was den derzeit vorherrschenden hohen Parkdruck noch verstärken würde. Aufgrund der fehlenden Verbindungsfunktion der Marquardsenstraße ist die verkehrliche Notwendigkeit für deren Freigabe auch nicht zwingend gegeben.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen für die Freigabe der Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) für den gegengerichteten Radverkehr vornehmen und auf dieser Basis die notwendigen Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen durchführen. An der Einmündung der Straße Bohlenplatz in die Östliche Stadtmauerstraße soll zusätzlich gemäß Anlage 4.2-2 des Gutachtens der Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover ein Schutzstreifen mit Ausfahrpforte für den Radverkehr markiert werden (vgl. Anlage 3, S. 35).

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ ca. 5.500,-	bei Sachkonto: 522102
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 660290 / 54125266 / 522102
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:
Anlage 1: Übersicht der für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugebenden Einbahnstraßen im Stadtgebiet
Anlage 2: Gutachten zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
Anlagen 3a bis 3g: Beschilderungspläne für die Freigabe der Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) für den gegengerichteten Radverkehr
Anlage 4: Tabellarische Übersicht der für den Radverkehr freizugebenden Einbahnstraßen mit Darstellung des verkehrlichen Nutzens

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 14.04.2015

Protokollvermerk:

Die Vorlage Nr. „613/035/2015“ wird zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt.

gez. Dr. Janik	gez. Willmann-Hohmann
Vorsitzender	Berichterstatterin

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 14.04.2015

Protokollvermerk:

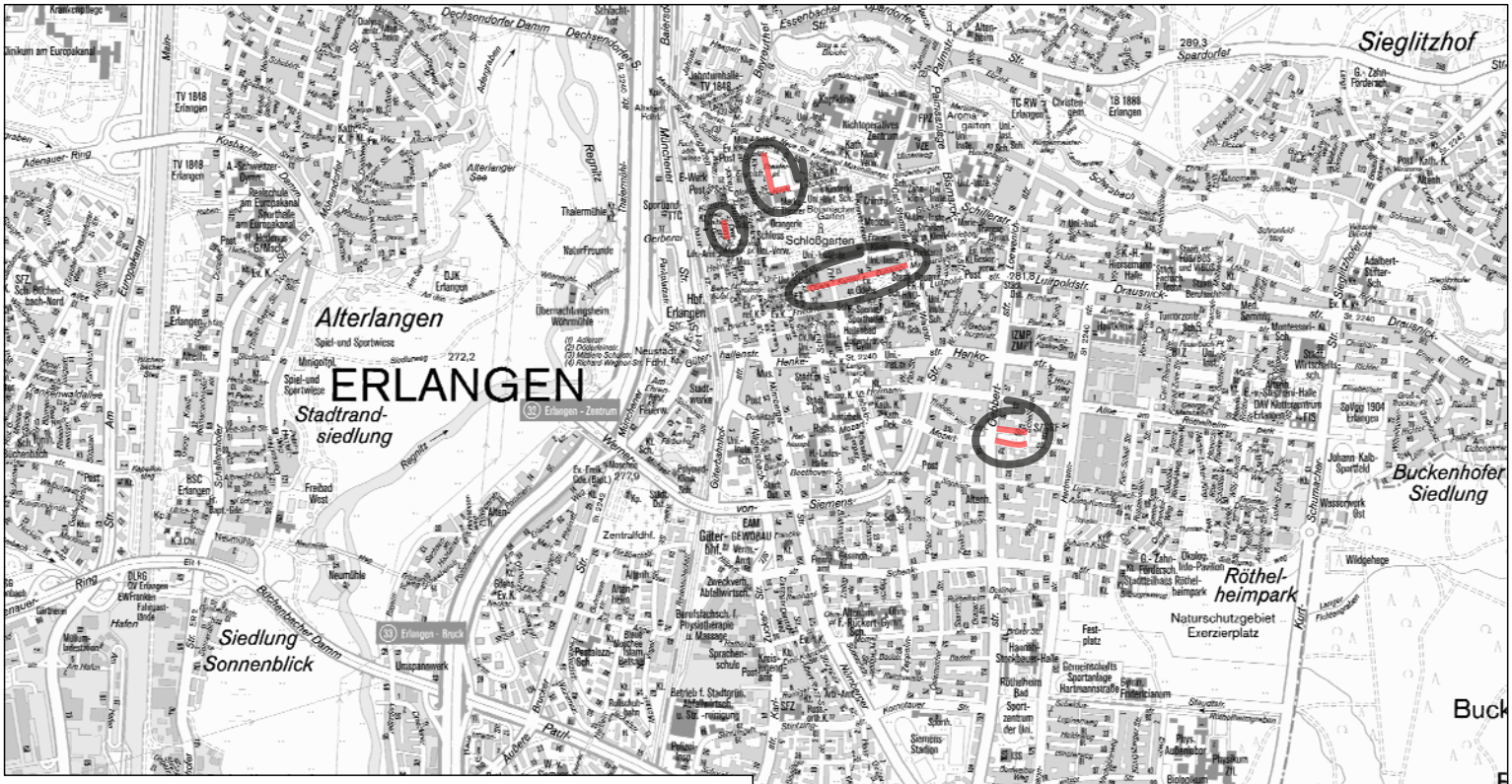
Die Vorlage Nr. „613/035/2015“ wird zu Beginn der Sitzung von der Tagesordnung abgesetzt.

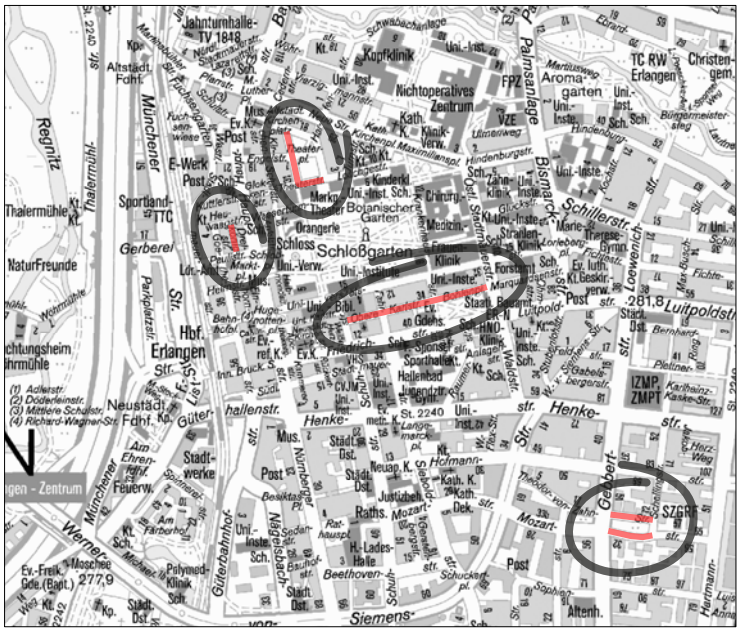
gez. Dr. Janik	gez. Willmann-Hohmann
Vorsitzender	Berichterstatterin

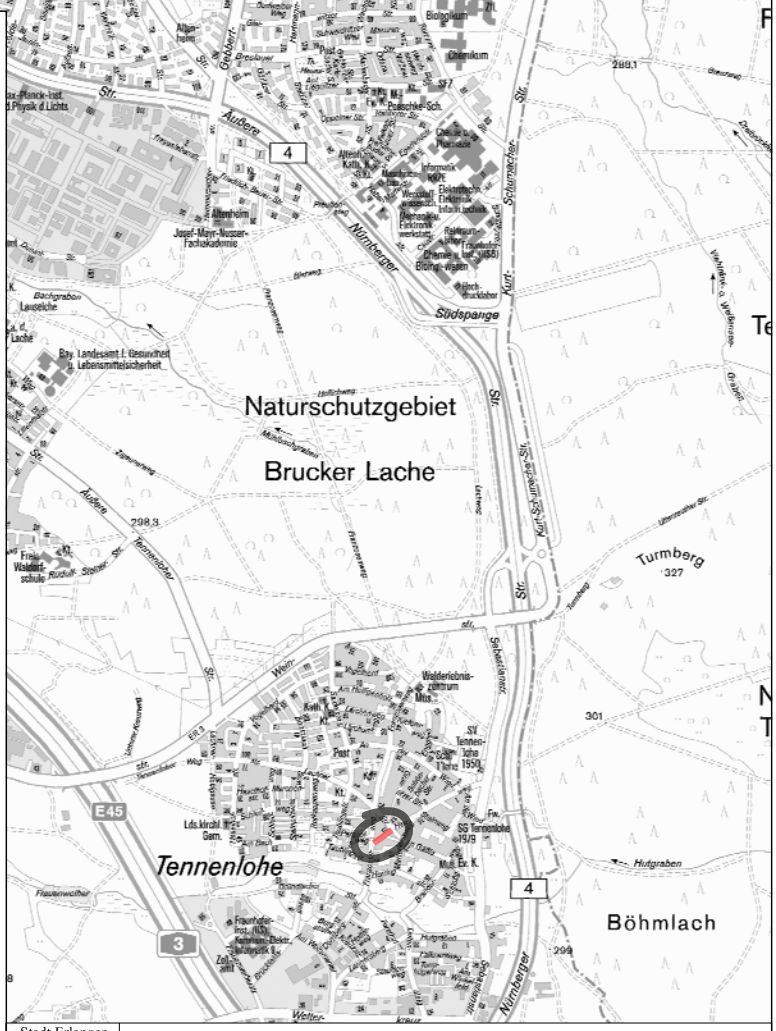
IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

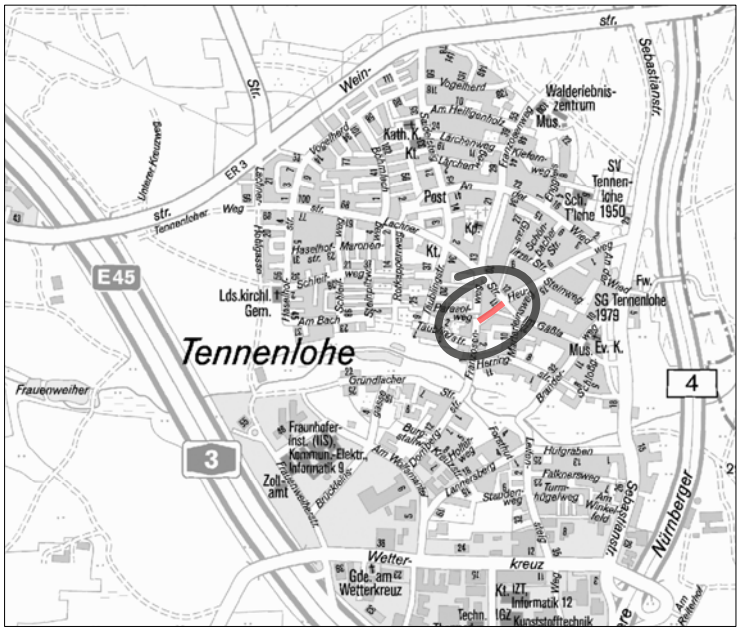
Ö 15

Übersicht der für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugebenden Einbahnstraßen









Stadt Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

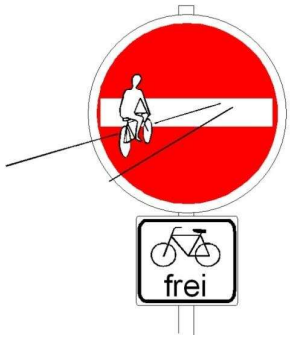
Anlage 1

107/236

Maßstab:	erstellt von: Ke-De	erstellt am:19.03.2015

Stadt Erlangen

Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung



PGV

Ö 15

Stadt Erlangen

Freigabe von Einbahnstraßen
für den Radverkehr

108/236

Auftraggeber: Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Elke Willhaus
Swantje Wohlgemuth

Hannover, im Dezember 2013

A-BR031-Erlangen Freigaben EBS-Bericht-
131230 Endfassung

Inhalt

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung 1

2. Genereller Erkenntnisstand zur Öffnung von Einbahnstraßen und verkehrsrechtliche Anforderungen 2

2.1 Überblick der Möglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegen gerichteten Radverkehr 2

2.2 Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen 6

2.3 Rechtliche Situation 8

3. Bewertungsmaßstäbe für die Öffnung von Einbahnstraßen 11

4. Untersuchung der Erlanger Einbahnstraßen 18

4.1 Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße 18

4.2 Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße 31

4.3 Walter-Flex-Straße 38

4.4 Bauhofstraße 41

4.5 Theaterplatz 43

4.6 Calvinstraße und Richard-Wagner-Straße 47

5. Zusammenfassendes Fazit 50

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Erlangen hat bereits seit vielen Jahren einen bundesweiten Ruf als fahrradfreundliche Stadt. Mit dem Ziel, ihr Radverkehrssystem sukzessive weiter zu entwickeln und zu verbessern, will die Stadt nun in einem nächsten Schritt prüfen, inwieweit in ausgewählten Straßen der Innenstadt Einbahnstraßen für den gegen gerichteten Radverkehr geöffnet werden können.

Derzeit gibt es in der Erlangener Innenstadt ca. 30 Einbahnstraßen, von denen mehrere bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, zum Teil auf baulich abgetrennten Radwegen, zum Teil auch gemäß StVO mit Zusatzzeichen zu Zeichen 220 auf der Fahrbahn. Andere Einbahnstraßen sind nicht für den Radverkehr freigegeben. Um das Radverkehrssystem zu vereinfachen und zu vereinheitlichen, verfolgt die Stadt Erlangen das Ziel, möglichst viele Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Das Bestreben einer versuchsweisen Öffnung der zentralen Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße wurde allerdings in Politik und Öffentlichkeit kontrovers diskutiert und konnte bisher nicht realisiert werden.

Vor diesem Hintergrund ist es Ziel der Untersuchung, ausgewählte Einbahnstraßen in der Erlanger Innenstadt daraufhin zu überprüfen, ob sie für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden können. Dabei soll auf der Grundlage der verkehrsrechtlichen Regelungen (StVO-Neufassung 4/2013 und VwV-StVO von 9/2009) und einer eingehenden Bestandsprüfung (Ortsbesichtigung, Auswertung von Planunterlagen und verkehrlicher Daten) eine Bewertung erfolgen,

- ob eine Öffnung der Einbahnstraßen zu empfehlen ist und
- welche begleitenden Maßnahmen in diesem Fall zu ergreifen sind.

Im Einzelnen wurden folgende Straßenzüge mit Einbahnregelung betrachtet.

- Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße
- Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße
- Calvinstraße
- Richard-Wagner-Straße
- Bauhofstraße
- Walter-Flex-Straße
- Theaterplatz.

Vertiefend ist dabei der Straßenzug Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/ Bohlenplatz/Luitpoldstraße wegen seiner Bedeutung für den Radverkehr zu betrachten. Die Calvinstraße und die Richard-Wagner-Straße wurden bereits während der Untersuchung durch die Straßenverkehrsbehörde versuchsweise freigegeben.

Grundlage für die Bearbeitung waren

- Plangrundlagen und verkehrliche Daten der Stadtverwaltung,
- eine eingehende Ortsbesichtigung mit Vertretern der Stadtverwaltung und der Polizei,
- ergänzende Ortsbesichtigungen und Kurzzeitbeobachtungen zum Verkehrsverhalten durch den Gutachter,
- die verkehrsrechtlichen Anforderungen gemäß StVO und die Aussagen der aktuellen technischen Regelwerke (ERA 2010).

2. Genereller Erkenntnisstand zur Öffnung von Einbahnstraßen und verkehrsrechtliche Anforderungen

2.1 Überblick der Möglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegen gerichteten Radverkehr

Zur Öffnung von Einbahnstraßen für den gegen gerichteten Radverkehr kommen prinzipiell in Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung der Straße verschiedene Lösungswege in Frage (Bild 1):

- Einbahnstraße mit Sonderweg in Gegenrichtung (Radweg, Radfahrstreifen)
- Einbahnstraße mit Schutzstreifen in Gegenrichtung
- Fahrradstraße mit Einrichtungs-Kfz-Verkehr
- Unechte Einbahnstraße, bei denen die Einfahrt von einer Seite mit Z 267 gesperrt ist, die aber nicht mit Z 220 zur Einbahnstraße im Rechtssinne erklärt wird (Gegenverkehr ist allgemein zulässig)
- Einbahnstraße mit Zweirichtungsradverkehr ohne Sonderweg gemäß der StVO zu Zeichen 220 („Einbahnstraße“).

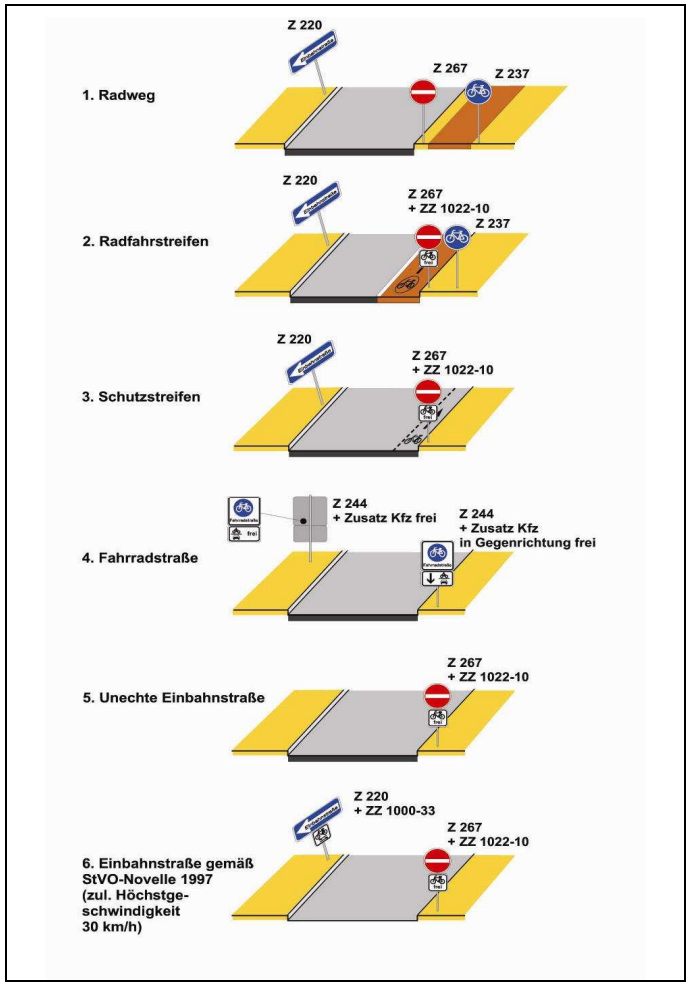


Abb. 1 Prinzipielle Lösungsmöglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr (vgl. auch ERA 2010, Bild 69)

Radwege oder Radfahrstreifen sind auf als Einbahnstraßen ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen grundsätzlich zur Führung gegen gerichteten Radverkehrs erforderlich. Ihre Ausbildung soll dann den Anforderungen der ERA 2010 an diese Führungsformen entsprechen (Abb. 2). Im Erschließungsstraßennetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und weniger sind sie nur in Ausnahmefällen zweckmäßig. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sind in Tempo 30-Zonen nicht zulässig. Einsatzfälle für gegenläufige Radwege oder Radfahrstreifen in Straßen mit reduziertem Geschwindigkeitsniveau können sein

- Knotenpunktzufahrten mit mindestens zwei Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge (in der Regel auf kurzer Strecke)
- Innenkurvenbereiche (auf kurzer Strecke) oder Strecken mit unübersichtlicher Linienführung, um der Gefahr des Schneidens zu begegnen,

Radwege oder Radfahrsteifen sollten – unabhängig von einer Benutzungspflicht - nicht in Einbahnstraßen mit Rechts-vor-Links-Regelung eingesetzt werden.

Schutzstreifen können in Einbahnstraßen mit stärkeren Kfz-Verkehr (über 400 Kfz/Std. nach ERA 2010) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingesetzt werden (Abb. 3). Ihr Einsatz in Tempo 30-Zonen ist allerdings rechtlich zweifelhaft, da gemäß StVO § 45 Absatz 1c dort keine Leitlinien (Z 340 StVO) zulässig sind. Schutzstreifen eignen sich, wenn die Fahrbahn so breit ist, dass der Kfz-Verkehr in Einbahnrichtung außerhalb des Schutzstreifens fahren kann. Dies ist bei Fahrgassenbreiten über 3,75 m der Fall (zzgl. Sicherheitsraum zu parkenden Kfz).

Fahrradstraßen sollten entsprechend den Einsatzbedingungen der StVO (Zeichen 244) auf Verbindungen mit hoher Bedeutung für den Radverkehr ausgewiesen werden (Abb. 4). Die Einrichtung einer Fahrradstraße, allein um eine Einbahnstraße für den gegen gerichteten Radverkehr zu öffnen, ist im Hinblick auf die Akzeptanz bei den motorisierten Verkehrsteilnehmern nicht zu empfehlen.

In unechten Einbahnstraßen wird das Einfahren von Kfz an einem Ende der Straße durch Z 267 StVO verhindert. In der Straße selbst ist aber auch Kfz-Verkehr in beiden Richtungen möglich. Unechte Einbahnstraßen waren bis zur StVO-Novelle 1997 die in Deutschland weitaus am häufigsten praktizierte Lösung (auch in Erlangen). Die Einsatzbereiche erstrecken sich heute in der Praxis von ruhigen Wohnstraßen bis zu zentrumsnahen Erschließungsstraßen, die nicht mit Tempo 30 geregelt sind.

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die Möglichkeit geschaffen, Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden. Diese zunächst befristete Regelung ist aufgrund positiver Erfahrungen seit dem 01.01.2001 dauerhaft anwendbar. Mit der neuen VwV-StVO von 2009 wurden weitere Erleichterungen vorgenommen (vgl. Kap. 2.3).

Abb. 2 Radfahrstreifen gegen Einbahnrichtung (Nürnberg)

Abb. 3 Schutzstreifen gegen Einbahnrichtung (Bonn)

Abb. 4 Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr nur in einer Richtung (Hannover)

2.2 Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen

Im Zusammenhang mit der zunächst versuchsweisen Möglichkeit zur Öffnung von Einbahnstraßen wurde ein bundesweit angelegtes Forschungsprojekt durchgeführt. Zusammenfassend sind folgende Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit und zum Verhalten aus dieser Arbeit festzuhalten[1]:

- In geöffneten Einbahnstraßen fahren im Mittel etwa 40 – 45 % der Radfahrer in der Gegenrichtung. 80 % der Radfahrer fahren im Mittel wie vorgesehen auf der Fahrbahn. 20 % auf den Gehwegen. In nicht geöffneten Einbahnstraßen benutzen dagegen fast zwei Drittel der unerlaubt in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer die Gehwege. Eine Öffnung von Einbahnstraßen kann so auch zu weniger Beeinträchtigungen des Fußverkehrs durch Radfahrer führen.
- Durch eine Öffnung der Einbahnstraßen kann es zu Verlagerungen des Radverkehrs von Hauptverkehrsstraßen in das Erschließungsstraßennetz kommen. Dies trägt zu einer Hebung der Verkehrssicherheit bei.
- Kraftfahrzeuge verringern ihre Geschwindigkeiten bei Begegnungen mit Radfahrern insbesondere bei Fahrgassenbreiten von unter 3,50 m deutlich. Auch bei schmalen Fahrgassen regeln sich die Begegnungen aufgrund des guten Sichtkontaktes unproblematisch. Bei breiten Fahrgassen können sich zwar die Sicherheitsabstände erhöhen, es wird aber auch vom Kfz-Verkehr schneller gefahren.
- Generell ereignen sich in Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen nur sehr wenige Unfälle mit Radfahrern. Über 80 % der 669 untersuchten Einbahnstraßen blieben auch in 3- bis 4-jährigen Betrachtungszeiträumen unfallfrei. Mehr als einen Unfall gab es nur in 3 % der Straßen.
- Begegnungsunfälle Rad-Kfz treten in gemäß StVO geöffneten Einbahnstraßen praktisch kaum auf, anteilig häufiger dagegen in nicht geöffneten Einbahnstraßen.
- Die Unfalldichten sind in Straßen mit und ohne zugelassenem Radgegenverkehr etwa gleich. Im direkten Vorher-Nachher-Vergleich gingen die Unfalldichten nach Öffnung sogar trotz steigenden Radverkehrs zurück (vgl. Abb. 5).

[1] Alrutz, D. Angenendt, W. et al.: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegen gerichtetem Radverkehr; Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V83; Bergisch Gladbach 2001.

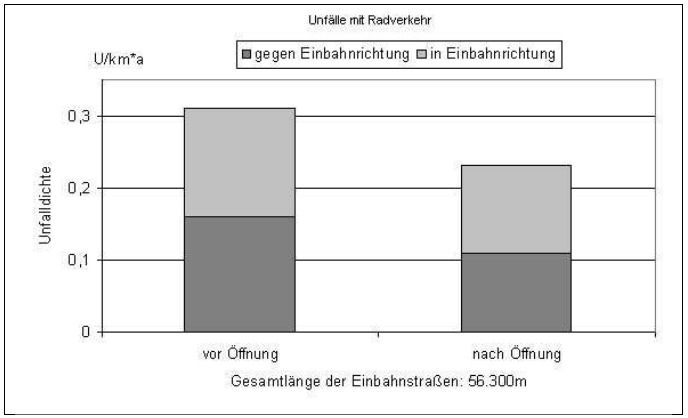


Abb. 5 Unfalldichten im Vergleich der Regelungen vorher – nachher (Alrutz, D. Angenendt, 2001)

- Parkende Kfz im Streckenbereich haben keine negativen Sicherheitsauswirkungen auf den gegenläufigen Radverkehr. Anteilig erheblich häufiger sind in Einbahnrichtung fahrende Radfahrer in Unfälle mit dem ruhenden Verkehr verwickelt. Querende Fußgänger sind dagegen häufiger an kritischen Situationen mit gegen gerichtetem Radverkehr beteiligt, weil sie nicht mit Radfahrern aus der „falschen Richtung“ rechnen.
- Sicherheitsprobleme treten – auf insgesamt niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Knotenpunkten auf mit in die Einbahnstraßen einbiegenden bzw. diese kreuzenden Kfz-Verkehr (oft auch in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen durch parkende Fahrzeuge).

Fazit:

Insgesamt ergeben sich durch die Öffnung von Einbahnstraßen keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die Entwicklung der Unfallzahlen und der Unfallfolgen ist sogar tendenziell positiv. Durch die Verlagerung des Radverkehrs von Hauptverkehrsstraßen in das Erschließungsstraßennetz sind weitere positive Auswirkungen zu erwarten.

Da durch die Öffnung von Einbahnstraßen in Erschließungsstraßen die Attraktivität des Radverkehrs verbessert werden kann, stehen einer breiten Anwendung der Regelung in den Kommunen keine Bedenken entgegen. Vielmehr sollte der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in Gegenrichtung nutzen können, wenn keine offenkundigen Sicherheitsgründe dagegen sprechen. Mögliche Probleme lassen sich zudem oft mit vergleichsweise geringem Aufwand entschärfen, machen allerdings eine Einzelfallprüfung nach wie vor erforderlich.

2.3 Rechtliche Situation

Nach der seit 2009 gültigen Verwaltungsvorschrift zur StVO sind gegenüber der vorher gehenden Fassung auf Grund der guten Erfahrungen spürbare Erleichterungen für eine Zulassung gegen gerichteten Radverkehrs vorgenommen worden. So muss beispielsweise die Öffnung der Einbahnstraßen nicht mehr auf Grundlage der flächenhaften Radverkehrsplanung einer Kommune erforderlich sein und kann damit auch zur flächenhaften Erhöhung der Durchlässigkeit von Wohnquartieren oder Innenstädten vorgenommen werden. Ebenso entfallen ist die Anforderung einer nur geringen Länge der Einbahnstraßen, die erforderliche Vorsorge für den ruhenden Verkehr und die Mindestbreite von 3,00 m.

Nach der VwV-StVO gelten folgende Bestimmungen:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt maximal Tempo 30.
- Die Begegnungsbreite, ausgenommen an kurzen Engstellen ist ausreichend. Bei Bus- und stärkerem Lkw-Verkehr muss die Fahrgasse mindestens 3,50 m betragen.
- Die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Knotenpunkten ist übersichtlich.
- Dort wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, soll ein Schutzraum angelegt werden.

Auf Empfehlungen des Forschungsvorhabens wird auch das Zusatzzeichen zum Einbahnstraßenschild geändert. Mit den zuvor vorgeschriebenen senkrechten Pfeilen des Zusatzzeichens traten bei kreuzenden Einbahnstraßen zum Teil Missverständnisse darüber auf, für welche Straße die Regelung gilt. Vorgesehen ist deshalb nun ein Zusatzzeichen mit dem Einbahnstraßenschild entsprechenden horizontalen Pfeilen (Abb. 6). Zur Umrüstung wird eine Übergangsfrist bis zum 1. April 2017 eingeräumt.

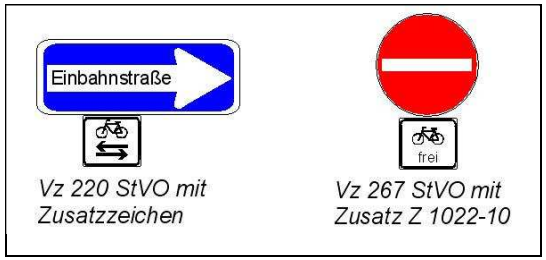


Abb. 6 Beschilderung geöffneter Einbahnstraße nach StVO (gemäß VwV-StVO 2009)

Mit der StVO-Neufassung von 2013 wurde ferner präzisiert:

- Fahrzeugverkehr in Einbahnrichtung muss beim Einbiegen und im Verlauf auf gegen gerichteten Radverkehr achten.
- Der Radverkehr gegen Fahrtrichtung der Einbahnstraße ist in die Vorfahrtregelung eines Knotens einzubeziehen (vgl. Abb. 7, 8, 9). Dies gilt für Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung ebenso wie für Knoten mit Vorfahrtregelung oder LSA. So ist bei der Ausfahrt des gegen gerichteten Radverkehrs auf eine Vorfahrtstraße Z 205 StVO anzuordnen. Stößt der Radverkehr auf einen Kotenpunkt mit LSA, ist er in die Signalregelung einzubeziehen.

Nach diesen Regelungen wird es voraussichtlich nur noch relativ wenige Einbahnstraßen geben, die den rechtlichen Anforderungen gemäß StVO und VwV-StVO nicht genügen oder wo dies nicht durch vergleichsweise einfache Maßnahmen erreicht werden kann. In Hinblick auf § 45 Absatz 9 StVO, nachdem Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage besteht, wird auch von einer Pflicht zur Öffnung für gegenläufigen Radverkehr gesprochen, wenn die o. a. rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind.

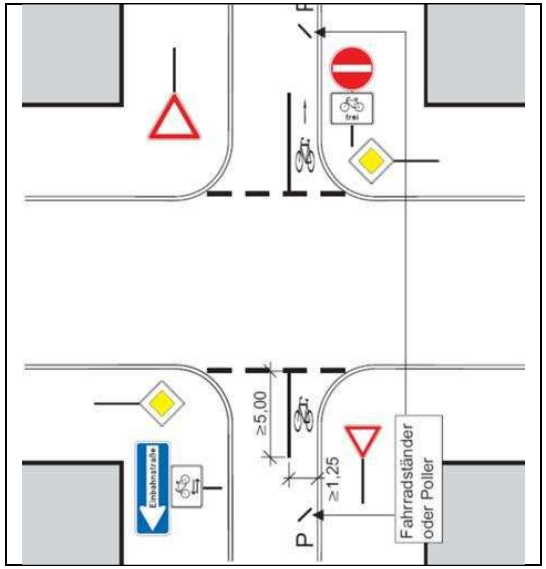


Abb. 7 Anschluss einer für gegen gerichteten Radverkehr geöffneten Einbahnstraße an eine Vorfahrtstraße

Abb. 8 Ausfahrtpforte an einem vorfahrtgeregelten Knotenpunkt (Mainz)

Abb. 9 Einfahrtpforte in eine Einbahnstraße an einem signalisierten Knotenpunkt (Köln)

3. Bewertungsmaßstäbe für die Öffnung von Einbahnstraßen

Die Beurteilung, ob eine Einbahnstraße für den gegen gerichteten Radverkehr geöffnet werden kann und ob in diesem Fall außer der Beschilderung weitere Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich sind, werden mehrere Parameter herangezogen. In der Übersicht sind dies:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Nutzbare Fahrgassenbreite
- Funktion der Straße für den Kfz-Verkehr (Stärke und Zusammensetzung Kfz-Verkehr)
- Bedeutung für den Radverkehr
- Linienführung der Straße
- Ruhender Verkehr
- Verkehrsregelung an Knotenpunkten.

114/236

Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Für eine Öffnung der Einbahnstraßen gemäß StVO zu Zeichen 220 darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht über 30 km/h liegen. Bei höheren zulässigen Geschwindigkeiten kommen unechte Einbahnstraßen oder besondere Radverkehrsanlagen gegen Einbahnrichtung in Betracht.

Nutzbare Fahrgassenbreite

Die nutzbare Fahrgassenbreite (gemessen im Regelquerschnitt einer Straße zwischen den Borden, Parkstandsmarkierungen oder der Flucht im Fahrbahnquerschnitt parkender Fahrzeuge) steht als Bemessungsparameter insbesondere im Zusammenhang mit der Stärke und Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs. Dabei sind die nachfolgend aufgeführten Breiten nicht als starre Grenzen aufzufassen.

- Nutzbare Breiten von 3,50 m und mehr sind grundsätzlich für eine Öffnung geeignet und zwar auch bei Linienbusverkehr und stärkerem Lkw-Verkehr.
- Bei breiten Fahrgassen (über 3,75 m) und höheren Kraftfahrzeug-Belastungen kommt die Markierung von Schutzstreifen in Frage.
- Nutzbare Breiten zwischen 3,00 und 3,50 m sind bei stärkerem Kfz-Verkehr (Anhaltswert: > 400 Kfz/h) für eine Öffnung geeignet, wenn regelmäßig Ausweichstellen, z.B. durch Parkstandsunterbrechungen an Grundstückszufahrten bestehen, in die Radfahrer im Begegnungsfall ausscheren und in denen sie ggf. warten können. Häufige Begegnungen bei diesen Fahrgassenbreiten ohne Ausweichmöglichkeiten können für den Radverkehr unattraktiv (nicht gefährlich!) sein.

- Nutzbare Breiten unter 3,00 m kommen für eine Öffnung in Frage, wenn regelmäßig Ausweichstellen vorhanden sind, der Kfz-Verkehr nur gering ist (Anhaltswert unter 100 Kfz/h), oder die Einbahnstraße kurz und übersichtlich ist.

- Ausweichstellen können auch durch gezielte Parkstandsunterbrechungen (ggf. in Verbindung mit einer Absicherung durch Poller) geschaffen werden. Dies bietet sich vor allem an, wenn eine Öffnung für den Radverkehr wegen der Funktion der Straßen im Radverkehrsnetz unbedingt anzustreben ist (Abb. 10).

Abb. 10 Ausweichstelle für Begegnungen in einer Einbahnstraße mit gegenläufigem Radvekehr (Greifswald).

- Engstellen, die den Regelquerschnitt deutlich unterschreiten, sind in der Regel hinnehmbar, wenn ihre Länge überschaubar ist und die Sichtverhältnisse gut sind, so dass sich die Verkehrsteilnehmer problemlos arrangieren können. Dies ist bei Längen bis etwa 50 m der Fall.

Funktion der Straßen für den Kfz-Verkehr

Eine Zulassung des gegen gerichteten Radverkehrs im Fahrbahnquerschnitt kommt in der Regel nur auf Straßen mit Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr in Betracht. Bei über 40 km/h ist die Anlage von Schutzstreifen anzustreben. Bei Linienbus und stärkerem Lkw-Verkehr (z. B. etwa > 50 Lkw/h) ist eine Nettofahrgassenbreite von 3,50 m erforderlich. In Ausnahmefällen bei schmaleren Fahrgassen müssen ausreichende Ausweichmöglichkeiten, z. B. durch Bereiche ohne Parkstände bei Grundstückszufahrten bestehen (Abb. 11).

Abb. 11 Einbahnstraße (3,50 m Fahrgasse) mit Busverkehr und gegen gerichtetem Radverkehr. An zahlreichen Hausgrundstückszufahrten bestehen Ausweichmöglichkeiten (Verden)

115/236

Funktion der Straße für den Radverkehr

Eine hohe Netzfunktion für den Radverkehr rechtfertigt bei erforderlichen Maßnahmen einen höheren Aufwand (z.B. Einbeziehung in die Signalisierung) oder Eingriffe in andere Nutzungsansprüche (z.B. Parkstandsunterbrechungen, um Ein-/Ausfahrtschleusen zu schaffen).

Umgekehrt kann es im Einzelfall zweckmäßig sein, eine Einbahnstraße, die nur geringe Erschließungsfunktion für den Radverkehr bietet und potenzielle Problempunkte oder eine im Verhältnis zur Kfz-Funktion kritische Fahrgassenbreite besitzt, aus der Öffnung herauszunehmen. Dies gilt insbesondere, wenn es problemlose Umfahrungsmöglichkeiten für den Radverkehr gibt.

Linienführung der Straße

Die meisten Einbahnstraßen weisen eine gestreckte Linienführung mit ausreichenden Sichtbeziehungen für entgegenkommende Verkehre auf. Potenziell problematisch können unübersichtliche Kurven sein, bei denen der gegenläufige Radverkehr in der Innenkurve fährt, da hier die Gefahr des Schneidens durch den Kfz-Verkehr besteht. Maßnahmen, die zur Entschärfung dieser Situation dienen, können sich je nach Problemdruck und Platzverhältnissen von unterstützenden Radfahrer-Piktogrammen, über eine partielle Abtrennung als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen bis zu einer baulichen Abtrennung des gegenläufigen Radverkehrs im Kurvenbereich erstrecken (Abb. 12). Eine partiell unübersichtliche Streckencharakteristik ist deshalb in aller Regel kein alleiniges Ausschlusskriterium für eine Öffnung der Einbahnstraße.

Abb. 12 Bauliche Absicherung für gegen gerichteten Radverkehr im Kurvenbereich durch Schwellen und Markierung (Hannover)

Ruhender Verkehr

Die Anordnung des ruhenden Verkehrs ist für die Frage der Öffnung nicht von entscheidender Bedeutung. Da Radfahrer, die in Einbahnrichtung fahren, erheblich häufiger in Konflikte in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr verwickelt sind, kann es bei einseitiger Anordnung des Parkens sogar günstiger sein, dies auf der in Einbahnrichtung linken Seite anzuordnen, zumal so dem gegen gerichteten Radverkehr auch die Möglichkeit des Ausweichens in Parklücken im Begegnungsfeld eröffnet wird. Auch Schräg- oder Senkrechtparken hat sich als nur wenig problematisch erwiesen, da es in der Regel mit breiteren Fahrgassen verbunden ist und damit mehr Spielraum für eine Anpassung der Fahrlinien lässt. Durch Piktogramme oder Schutzstreifen kann die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht werden. Hoher Parkdruck mit häufigen Parkwechselvorgängen, wie in Geschäftsstraßen üblich, ist generell konflikterhöhend, aber auch hier ist gegenläufiger Radverkehr eher geringer betroffen.

Rechts-vor-Links geregelte Knotenpunkte

Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung innerhalb einer Tempo 30-Zone weisen nur eine geringe Gefährdung auf. Im Regelfall sind deshalb keine zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen erforderlich.

Notwendig ist, dass das Zeichen 220 StVO (Einbahnstraße) einschließlich des den Radverkehr freigebenden Zusatzschildes von allen in den Knotenpunkt einfahrenden Verkehrsteilnehmern gut wahrgenommen werden kann (vgl. VwV zu Z 220). Gegebenenfalls sind die Schilder auch beiderseits einer Straße aufzustellen.

In besonderen Situationen kann es sinnvoll sein, zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur Verdeutlichung der Wartepflicht des Kfz-Verkehrs gegenüber von rechts entgegen einer Einbahnrichtung kommenden Radfahrern Wartelinien anzu-

ordnen. Dies kann sich für Straßenzüge empfehlen, die auf Grund ihrer Charakteristik eine höhere Netz- oder Sammelfunktion im Vergleich zu den kreuzenden oder einmündenden Straßen besitzen und bei denen die Gefahr, dass Kraftfahrer nicht auf - neu - von rechts kommende Radfahrer achten, besonders groß ist.

Potenziell kritisch ist das unerlaubte Parken in Knotenpunktbereichen. Die mit ungünstigen Sichtverhältnissen verbundenen Gefahren treffen jedoch alle Verkehrsteilnehmer (Kfz-Verkehr, Fußgänger, Radfahrer) unabhängig von ihrer Fahrtrichtung, so dass es sich hier um kein spezielles Problem des gegenläufigen Radverkehrs handelt. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegen gerichteten Radverkehr ist ein weiterer Grund dafür, die Akzeptanz der generellen Haltverbotsregelung in Knotenpunktbereichen nach § 12 StVO zu erhöhen bzw. Parkstände so anzuordnen, dass die Sicht im Knoten nicht eingeschränkt wird. Die Verbotsregelung kann durch Sperrmarkierungen verdeutlicht werden

An unübersichtlichen Knotenpunkten können Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen die Regelung verdeutlichen (Abb. 13).

Abb. 13 Fahrrad-Piktogramme mit Richtungspfeil sowie Sperrmarkierung in einer Rechts-vor-Links-Kreuzung (Frankfurt)

Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen

Zweckmäßig kann eine so genannte „Einfahrtpforte“ für den gegenläufigen Radverkehr sein, wenn die Gefahr besteht, dass durch nach links die Einbahnstraße verlassende Kfz die Einfahrmöglichkeit für den Radverkehr häufig blockiert ist. Auch bei breiten Einmündungstrichtern und mehreren markierten Richtungsfahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt sind in der Regel Einfahrtpforten zweckmäßig.

Bei von der bevorrechtigten Straße abzweigenden Einbahnstraßen ist grundsätzlich der hier gegenläufig ausfahrende Radverkehr in die Verkehrsregelung, zumeist durch Zeichen 205 (in kleiner Ausführung), einzubeziehen.

Die Markierung von „Ausfahrtpforte“ ist zu empfehlen, um den hier in die Tempo 30-Zone einbiegenden Kfz-Verkehr zusätzlich zur Beschilderung darauf aufmerksam zu machen, dass er mit Radverkehr in Gegenrichtung rechnen muss. Sinnvoll sind Ausfahrschleusen insbesondere, wenn viele von links aus der Hauptverkehrsstraße in die Einbahnstraße einbiegende Kfz zu erwarten sind und die Größe des Einmündungstrichters die Gefahr eines Schneidens bewirkt (Abb. 14). In diesem Fall können auch bauliche Schleusen sinnvoll sein.

Abb. 14 Ausfahrtpforte für den gegen gerichteten Radverkehr (Sonthofen)

Auf Ausfahrtmaßnahmen kann verzichtet werden, wenn der Knotenpunktbereich übersichtlich ist oder der Radverkehr nur nach rechts (z.B. auf einen Radweg entlang der Hauptverkehrsstraße) einbiegen kann.

Knotenpunkte mit Lichtsignalregelung

Prinzipiell gelten für diese Knotenpunkte entsprechende Grundsätze wie für Knotenpunkte mit Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen. Das Erfordernis von Ein- oder Ausfahrschleusen ist jedoch schon wegen der zumeist höheren Verkehrsbelastung dieser Knoten im Regelfall gegeben. Einfahrpforten sind erforderlich, wenn im Aufstellbereich hoher Verkehrsdruck besteht oder mehr als ein Richtungsfahrstreifen markiert ist (Abb. 15).

Wird der gegenläufige Radverkehr im Ausfahrtbereich auf der Fahrbahn bis unmittelbar in den Knotenpunkt hineingeführt, um auf die kreuzende Fahrbahn einzubiegen oder diese zu queren, so ist er grundsätzlich auch in die Signalisierung einzubeziehen (Abb. 16). Es ist dann ein zusätzliches Signal für den Radverkehr erforderlich und das Signalprogramm bezüglich der erforderlichen Räum- und Zwischenzeiten für den neu hinzugekommenen Radverkehrsstrom zu überprüfen. In Ausnahmefällen kann auch eine parallel geführte Fußgängerfurt genutzt werden, sofern die Fußgängersignale gut einzusehen sind und mit Kombimasken nachgerüstet werden. In diesem Fall sollte grundsätzlich eine Ausfahrtpforte markiert werden.

Abb. 15 Baulich geschützter Einfahrtbereich an einem LSA-Knoten (Stuttgart)

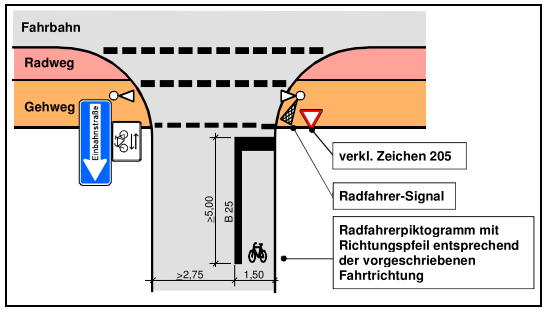


Abb. 16 Ausfahrtpforte mit Einbeziehung des gegenläufigen Radverkehrs in die Signalisierung

4. Untersuchung der Erlanger Einbahnstraßen

4.1 Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße

A Verkehrliche Situation

Der Straßenzug ist zwischen Goethestraße und Bismarckstraße als Einbahnstraße in Richtung Osten ausgewiesen. Wegen seiner unterschiedlichen Charakteristik wird er in vier Abschnitte unterteilt, die zunächst auf Grundlage der vorstehend genannten Kriterien getrennt betrachtet werden.

Zur Bewertung der verkehrlichen Situation auf dem Straßenzug stehen Zähldaten der Stadt zur Verfügung, die durch eigene Kurzzeiterhebungen ergänzt wurden.

Die Kfz-Verkehrsstärke in der Friedrichstraße ging in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurück und sank von über 3.000 Kfz/Tag vor dem Jahr 2000 über 1.800 Kfz/Tag (14.09.2006) auf 1.116 Kfz/Tag im Jahr 2011. Sie ist damit für eine Geschäftsstraße als gering zu bezeichnen. Auch das Aufkommen im Lkw-Verkehr befindet sich augenscheinlich auf geringem Niveau.

Am 14.09.2006 wurden insgesamt 1.989 Radfahrer gezählt, wodurch die hohe Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr im innerstädtischen Netz unterstrichen wird. Die Achse dient damit auch der Umfahrung der Hauptverkehrsstraße Henkestraße. Anlässlich der aktuellen Untersuchung wurde am 07. Mai 2010 eine erneute Radverkehrs-Zählung in Höhe Bohlenplatz durchgeführt. Das Ergebnis zeigt Abbildung 4.1-1. Kurzzeiterhebungen von je einer Stunde aus der Luitpoldstraße und der westlichen Friedrichstraße sind in Abbildung 4.1-2 und 4.1-3 dokumentiert. An allen Erhebungsstellen liegt der Anteil des Radverkehrs in Gegenrichtung bei 12-15 %. Der Anteil der Gehwegfahrer in Gegenrichtung ist hoch, so dass auch Beeinträchtigungen und Behinderungen des Fußverkehrs zu beobachten sind. Folgende Aspekte zu der Zählung der Stadtverwaltung seien hier noch genannt.

- Insgesamt wurden an sechs Stunden fast 1.000 Radfahrer im Zuge der Friedrichstraße erfasst (ohne solche, die den Bohlenplatz diagonal queren).
- Davon fuhren 12 % in Gegenrichtung. Von denen in Gegenrichtung fuhren fast zwei Drittel auf dem Gehweg der Friedrichstraße oder auf dem parallelen Weg über den Bohlenplatz.
- In der Spitzenstunde von 17:00 bis 18:00 Uhr befuhren 212 Radfahrer die Friedrichstraße, was auf eine Tagesbelastung von über 2.000 Radfahrern hindeutet.

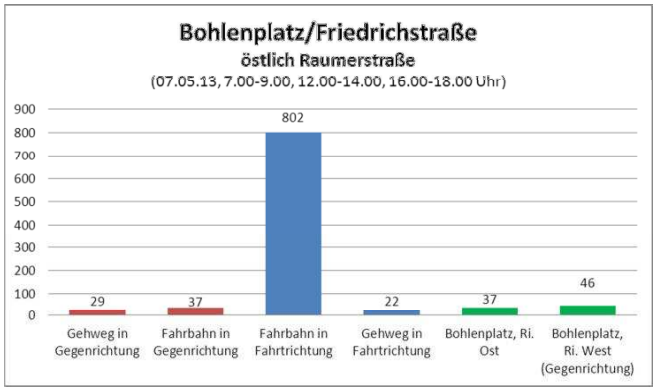


Abb. 4.1-1 Zählung Radverkehr Bohlenplatz / Friedrichstraße

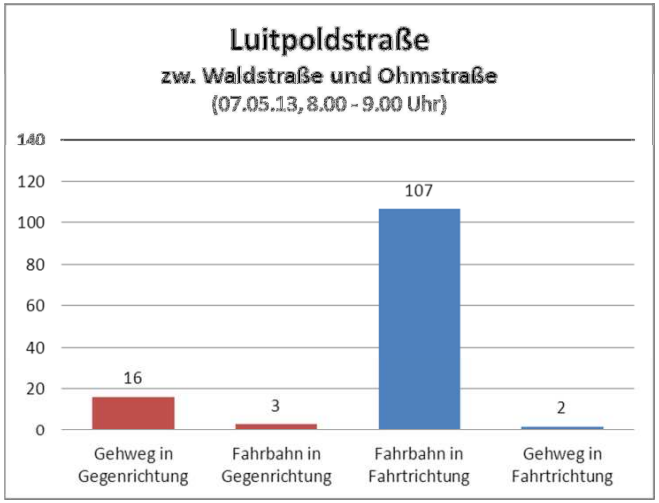


Abb. 4.1-2 Zählung Radverkehr Luitpoldstraße

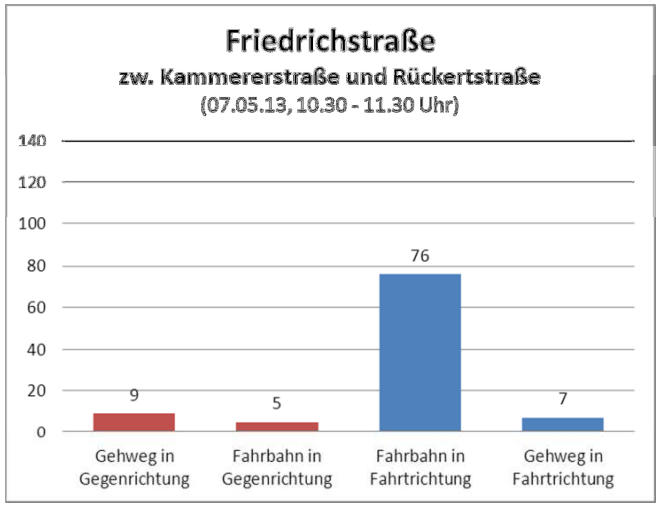


Abb. 4.1-3 Zählung Radverkehr westliche Friedrichstraße

B Innere Brucker Straße

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Fahrgassenbreite ca. 3,50 m
- Kfz-Verkehr eher gering; Lkw-Verkehr gering (Anlieferverkehr für Geschäfte)
- Radverkehr: In Einbahnrichtung Verbindungsfunktion zwischen Bahnhofsbereich und östlichen Stadtvierteln
- Linienführung geradlinig; Länge 120 m
- Ruhender Verkehr: Längsparken in Einbahnrichtung links; in Einbahnrichtung rechts überwiegend Haltverbot (oft unerlaubtes Parken/Liefern)
- Knotenpunkte: Goethestraße vorfahrtberechtigt; Hauptstraße Fußgängerbereich.

Bewertung

Die nutzbare Fahrgassenbreite ist in Relation zu der geringen Länge und der guten Übersichtlichkeit des Abschnittes für eine Freigabe für gegen gerichteten Radverkehr ausreichend. Eine bessere Einhaltung des Parkverbots auf der in Einbahnrichtung rechten Seite würde zu einer Verbreiterung der nutzbaren Fahrbahnbreite und des verfügbaren Gehwegquerschnittes beitragen. In der Ausfahrt zur Goethestraße sollte im dortigen Haltverbotsbereich eine Ausfahrtpforte für Radfahrer vorgesehen werden (Abb. 4.1-1).

Abb. 4.1-1 Ausfahrtpforte zur Goethestraße

1 Innere Brucker Straße, Richtung Westen

2 Zufahrt zur Hauptstraße, Richtung Osten

C Friedrichstraße (Hauptstraße bis Fahrstraße)

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung
- zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 30 - Zone
- Fahrgassenbreite 3,60 – 3,70 m
- Kfz-Verkehr gering (vgl. Zähldaten in Abschnitt A); Lkw-Verkehr gering (Anlieferverkehr für Geschäfte)
- Radverkehr: In Einbahnrichtung Verbindungsfunktion zwischen Bahnhofsbereich und östlichen Stadtvierteln
- Linienführung geradlinig; Länge 320 m
- Ruhender Verkehr: Längsparken am Fahrbahnrand (alternierend), (in kurzen Abschnitten unerlaubtes Parken/Liefern)
- Knotenpunkte: Friedrichstraße ist gegenüber Kammererstr., Rückertstr. und Schuhstr. bevorrechtigt. LSA-Knoten mit Fahrstraße.

Bewertung

Die Fahrgassenbreite liegt über dem Wert, der gemäß StVO für stärkeren Lkw- und Busverkehr anzusetzen ist und ist deshalb für die hier bestehende Verkehrszusammensetzung in jedem Fall ausreichend. In einzelnen Fällen mit Einschränkungen der nutzbaren Breite durch unerlaubtes Halten ist eine gegenseitige Anpassung des Fahrverhaltens aufgrund des guten Sichtkontaktes und der kurzen Länge der Beeinträchtigung problemlos möglich. Zur Betonung der Zulassung des Radverkehrs in Gegenrichtung sollten Piktogramme mit Richtungspfeilen markiert werden (jeweils in Höhe untergeordneter Zufahrten bzw. im Abstand von 50 m). Im Bereich mit gepflasterter Fahrgasse zwischen Hauptstraße und Rückertstraße sollte längerfristig bei anstehender Belagserneuerung oder Aufgrabungen die uneben gepflasterte Rinne durch ein besser befahrbares Material ausgetauscht werden.

Am Knotenpunkt Fahrstraße ist der gegenläufige Radverkehr in die Signalisierung einzubeziehen. Hierzu sollte eine Markierung gemäß Bild 4.1-2 mit Ausfahrtpforte und Furtmarkierung vorgesehen werden. In der Zufahrt sind die beiden Fahrstreifen zu einem überbreiten Geradeaus – Rechtsabbiegestreifen umzumarkieren. Für den gegenläufigen Radverkehr sollte für den Dauerzustand ein eigenes Radfahrsignal angeordnet werden. Für eine Versuchsphase kommt auch in Betracht, die Fußgängersignalisierung durch eine Kombischeibe zu ersetzen (Radfahrerfurt grenzt unmittelbar an die Fußgängerfurt) oder den Radverkehr auf die Beachtung des Fußgängerverkehrs durch Zusatzschild hinzuweisen. In Betracht kommt auch das vorübergehende Abschalten der Signalisierung, wie es von der Stadtverwaltung

bereits erwogen wird. Auch in diesem Fall sollte die Furtmarkierung mit kurzen Ein- bzw. Ausfahrtpforte markiert werden.

Abb. 4.1-2 Friedrichstraße, Knotenpunkt Fahrstraße

3 Abschnitt Hauptstraße-Kammererstraße, Richtung Osten

4 Lieferverkehr bewirkt kurzzeitige Beeinträchtigungen

5 Abschnitt Rückertstraße-Schuhstraße, Richtung Osten

6 Knoten Schuhstraße, Richtung Norden

7 Abschnitt Schuhstraße-Fahrstraße, Richtung Westen

8 Radfahrer in Gegenrichtung auf Gehweg

D Friedrichstraße/Bohlenplatz (Fahrstr. bis Waldstr.)

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung
- zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 30 - Zone
- Fahrgassenbreite ca. 4,10 – 4,20 m
- Kfz-Verkehr gering (vgl. Zähldaten in Abschnitt A); Lkw-Verkehr gering (Anlieferverkehr für Geschäfte)
- Radverkehr: In Einbahnrichtung Verbindungsfunktion zwischen Bahnhofsbereich und östlichen Stadtvierteln
- Linienführung geradlinig; Länge 310 m
- Ruhender Verkehr: Längsparken in Einbahnrichtung rechts; in Einbahnrichtung rechts Schrägparkstände in einzelnen Parktaschen (teilweise Anwohnerparken)
- Knotenpunkte: Friedrichstraße ist gegenüber Holzgartenstraße, Raumerstraße und Waldstraße bevorrechtigt.

121/236

Bewertung

Wegen der Breite der Fahrgasse von über 4,00 m und der Schrägparkstände wird die Markierung eines Schutzstreifens empfohlen. Im Bereich zwischen Bohlenplatz und Fahrstraße ohne Schrägparkstände sollte er 1,50 m breit ausgeführt werden. Im Bereich der Schrägparkstände wird eine Querschnittsaufteilung gemäß Abb. 4.1-3 empfohlen. Der zusätzliche Sicherheitsraum soll bewirken, dass Radfahrer nicht zu nah am Bord fahren und so mehr Spielraum zum Anpassen der Fahrlinie bei zurücksetzenden Schrägparkern besteht. Im Schutzstreifen sind Piktogramme mit Richtungspfeilen anzuordnen (etwa alle 50 m sowie in Höhe der untergeordneten Zufahrten). Bei den Schrägparkständen ist auf einen regelmäßigen Grünschnitt zum Freihalten der Sicht beim Ausparken zu achten.

Der Schutzstreifen sollte bereits in der Luitpoltstraße beginnen und über die untergeordnete Zufahrt östliche Stadtmauerstraße zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung hinweg markiert werden (Abb. 4.1-4).

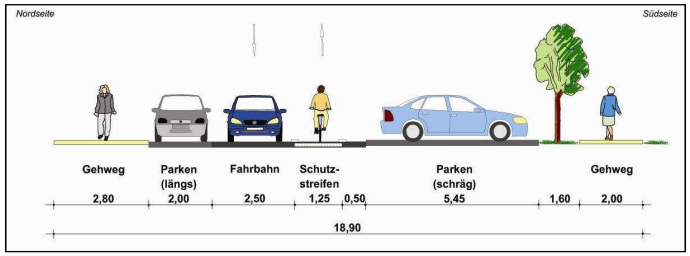


Abb. 4.1-3 Querschnitt im Bereich Bohlenplatz

Abb. 4.1-4 Schutzstreifen im Knotenpunktbereich Östliche Stadtmauerstraße

9 Friedrichstraße östlich Fahrstraße, Richtung Osten

10 Schrägparkstände am Bohlenplatz

11 **K**reuzung der Radverkehrsroute Krankenhaustraße-Holzgartenstraße

12 Begegnungssituation Höhe Bohlenplatz

13 Radverkehr in Gegenrichtung auf Gehweg

14 Von Waldstraße, Richtung Westen

E Luitpoldstraße

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung
- zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 30 - Zone
- Fahrgassenbreite im Bereich Waldstraße bis Ohmstraße ca. 3,50 m (Beginn des aufgesetzten Parkens mit kontinuierlicher Verbreiterung auf über 5 m Breite; im Bereich Ohmstraße bis Bismarckstraße ca. 4,50 – 5,50 m
- Kfz-Verkehr gering (vgl. Zähldaten in Abschnitt A); Lkw-Verkehr gering (Anlieferverkehr für Geschäfte)
- Radverkehr: In Einbahnrichtung Verbindungsfunktion zwischen Bahnhofsbereich und östlichen Stadtvierteln
- Linienführung geradlinig; Länge 180 m
- Ruhender Verkehr: Längsparken in Einbahnrichtung rechts am Fahrbahnrand bzw. in Parkbuchten; in Einbahnrichtung rechts aufgesetztes Gehwegparken westlich Ohmstraße, Schrägparken östlich Ohmstraße
- Knotenpunkte: Ohmstraße abgehende Einbahnstraße; Bismarckstraße/Stubenlohstraße Rechts-vor-Links-Regelung.

Bewertung

Die Fahrgassenbreite ist auch in dem schmalen Abschnitt mit beidseitigem Längsparken mit mindestens 3,50 m für eine Freigabe ausreichend breit. Zwischen Ohmstraße und Waldstraße sollten Piktogramme mit Richtungspfeil markiert werden (etwa alle 50 m). Zum Knotenpunkt Waldstraße / Östliche Stadtmauerstraße vgl. Abb. 4.1-4.

Zwischen Bismarckstraße bis westlich der Ohmstraße sollte zur Gliederung der breiten Fahrbahn und zur Verdeutlichung der freigegebenen Gegenrichtung vor den Schrägparkständen ein Schutzstreifen markiert werden (Breite 1,50 m, Sicherheitsraum mindestens 0,75 m; Restfahrgassenbreite 3,00 m). Der gegenläufige Radverkehr aus der Ohmstraße ist gegenüber der Friedrichstraße durch Zeichen 205 (Vorfahrt achten) unterzuordnen.

Besonderen Augenmerk ist bei einer Freigabe der Einfahrtsituation aus der östlichen Luitpoldstraße über die Bismarckstraße in den Einbahnstraßenabschnitt zu widmen. Die derzeitige Führung auf einem Radweg bis unmittelbar an den Knoten heran mit abrupten Ende im Bereich des Rechtsabbiegers in die Bismarckstraße ist für alle hier möglichen Fahrbeziehungen des Radverkehrs unbefriedigend. Es wird empfohlen, den Radverkehr bereits im Bereich der Bushaltestelle östlich des Knotens auf die Fahrbahn zu führen und den Radweg ab hier bis zum Knoten gänzlich

einzuziehen (Entfernung der Markierung, stattdessen Fußgängerpiktogramme). Im Schutz der Mittelinsel in der Luitpoldstraße sollte der Radverkehr in Richtung Friedrichstraße und Stubenlohstraße einen Aufstellstreifen erhalten, von wo er unter Beachtung der Rechts-vor-Links-Regelung geschützt in die gewünschte Richtung fahren kann (Abb. 4.1-5).

Abb. 4.1-5 Aufstellbereich für Radverkehr am Knoten Bismarckstraße

15 Luitpoldstraß, von Waldstraße Richtung Osten

16 Begegnungssituation

17 Übergang zum Bereich mit Schrägparken, Richtung Osten

18 Bereich mit Schrägparken Richtung Westen

19 Luitpoldstraße Knoten Bismarckstraße, Richtung Osten

20 Luitpoldstraße, Knoten Bismarckstraße, Richtung Westen

Fazit

Der Straßenzug Friedrichstraße – Luitpoldstraße stellt eine wichtige Achse für den Radverkehr im innerstädtischen Radverkehrsnetz dar. Bereits derzeit übersteigt das Radverkehrsaufkommen das Aufkommen im Kfz-Verkehr. Aus der Lage der Straßenzüge im Netz lässt sich auch für die Fahrtrichtung West eine nennenswerte Verbindungsfunktion für den Radverkehr ableiten.

Die Anforderungen der StVO sowie der technischen Regelwerke an eine Freigabe für den gegen gerichteten Radverkehr sind im gesamten Streckenverlauf gegeben. Dies betrifft die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Breite der nutzbaren Fahrgasse, die übersichtliche Linienführung und die Situation an den Knotenpunkten. Durch die empfohlenen Begleitmaßnahmen im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten kann das Befahren in Gegenrichtung weiter abgesichert werden. So dienen Schutzstreifen in Bereichen mit breiter Fahrgasse und bei angrenzenden Schrägparkständen der Gliederung der Fahrbahn und der Verdeutlichung der Regelung.

An den Knotenpunkten muss der gegenläufige Radverkehr gemäß StVO in die jeweilige Regelung einbezogen werden. Dies kann gestützt werden durch die Markierung von Ein- bzw. Ausfahrtpforten. Von Bedeutung ist die Einbeziehung

des Radverkehrs in Gegenrichtung in die Signalisierung des Knotenpunktes mit der Fahrstraße sowie die Sicherung der Einfahrt in den Einbahnstraßenabschnitt am Knotenpunkt mit der Bismarckstraße.

Die vorrangig markierungstechnischen Maßnahmen (neben den notwendigen Anpassungen der Beschilderung) eignen sich auch für eine versuchsweise Einführung der Regelung, die in diesem Fall begleitend durch Zählungen, Beobachtungen und Erfassung des Unfallgeschehens untersucht werden sollte. Dabei ist allerdings auch darauf zu achten, die Markierungen wegen der nur versuchsweisen Anordnung nicht zu sparsam und zu provisorisch vorzunehmen, da dies wiederum ungünstige Auswirkungen auf den Erfolg haben könnte.

Zusammenfassend kann mit einer Öffnung des Straßenzuges für gegen gerichteten Radverkehr

- der Radverkehr im Innenstadtbereich weiter gefördert werden,
- der ansässige Einzelhandel vom Radverkehr als wesentlichem Teil der Kundschaft besser erreicht und gestärkt werden,
- durch Entlastung paralleler Hauptverkehrsstraßen (Henkestraße) ein Beitrag zur Sicherung des Radverkehrs geleistet werden,
- eine Verminderung der Gehwegnutzung durch in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr erreicht und dadurch die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert werden.

Bei erfolgreicher Versuchsphase sollte auch in Erwägung gezogen werden, den Straßenzug als Fahrradstraße auszuweisen. Die Voraussetzung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, ist bereits derzeit gegeben. Durch Freigabe der Fahrradstraße für Kfz-Verkehr in eine Richtung (Richtung Ost) würden für den motorisierten Verkehr weiterhin alle Fahrbeziehungen wie heute offen stehen. Da an den Knotenpunkten bereits überwiegend Vorrang für den Straßenzug besteht, bedarf es auch hier keiner Anpassung. Gleiches gilt für die auch in Fahrradstraßen geltende Tempo 30-Regelung.

4.2 Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße

A Verkehrliche Situation

Der Straßenzug liegt zwischen den wichtigen Radverkehrsachsen Universitätsstraße und Friedrichstraße – Luitpoldstraße und ist durchgängig als Einbahnstraße in Richtung Westen ausgewiesen. Im Verlauf der Krankenhausstraße kreuzt eine bevorrechtiget Radverkehrsachse.

Hier wurde am 14.05.2013 eine Zählung durch die Stadt Erlangen durchgeführt, deren Ergebnisse in Abbildung 4.2-1 wiedergegeben sind. Es zeigt sich, dass in 6 Zählstunden im Bereich Bohlenplatz (östlich Krankenhausstraße) insgesamt

431 Radfahrer fuhren, davon 67 (15 %) in der Gegenrichtung (Abb. 4.2-1). Knapp 30 % der gegenläufig fahrenden Radfahrer nutzten den Gehweg. Im Bereich Obere Karlstraße ist die Radverkehrsstärke bei ansonsten ähnlichen Richtungsproportionen etwas geringer. Die hohe Bedeutung der bevorrechtigten Nord-Süd-Achse im Zuge der Krankenhausstraße wird durch die Erfassung von insgesamt 1.703 Radfahrern bestätigt.

Die Verbindungsfunktion des untersuchten Straßenzuges für den Radverkehr ist geringer als die der parallelen Achse über die Friedrichstraße. Solange diese jedoch nicht für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet ist, ist insbesondere in Ost – West – Richtung eine Bedeutung als Verbindung im innerstädtischen Radverkehr gegeben.

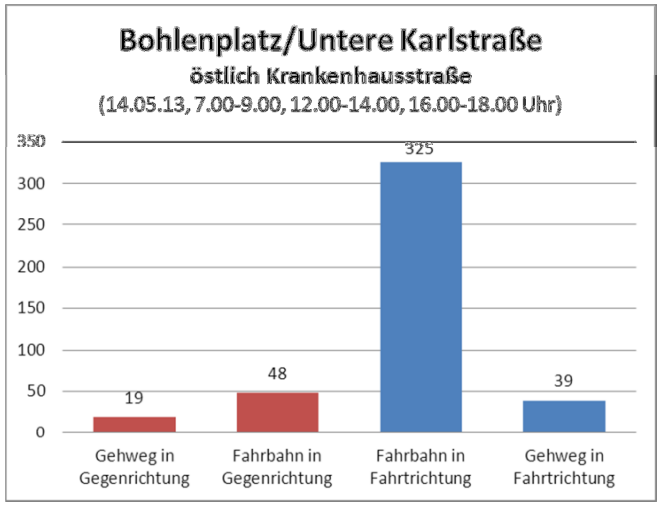


Abb. 4.2-1 Zählung Radverkehr im Zuge Obere Karlstraße (Bohlenplatz)

Wegen seiner unterschiedlichen Charakteristik wird der Straßenzug bei der Situationsbeschreibung nachfolgend in 3 Abschnitte unterteilt.

B Marquardsenstraße

Situation

- Erschließungsstraße mit vorrangig anliegender Wohnnutzung
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h
- Fahrgassenbreite: ca. 3,10 m
- Kfz-Verkehr: keine Verbindungsfunktion; geringer Lkw-Verkehr

- Radverkehr: keine Verbindungsfunktion; Fahren in Gegenrichtung nur selten zu beobachten (einzelne Radfahrer auf Gehweg)
- Linienführung: geradlinig, Länge 200 m
- Ruhender Verkehr: beidseitig Längsparken, teilweise Anwohnerparken
- Knotenpunkte: Ohmstraße und Östliche Stadtmauerstraße jeweils Rechts-vor-Links-Regelung, Bismarckstraße bisher keine Regelung erforderlich.

Bewertung

Die Fahrgassenbreite zwischen den Parkständen ist auf einer relativ langen Abschnittslänge so schmal, dass Begegnungen Kfz-Rad nur mit gegenseitiger deutlicher Anpassung des Fahrverhaltens, ggf. Warten im Bereich von Parklücken, erfolgen können. Da nur wenige Grundstückszufahrten vorhanden sind, wird empfohlen, durch zwei bis drei Parkstandsunterbrechungen (vgl. Kap. 3, Abb. 10), ausweichmöglichkeiten zu schaffen. Zur Betonung des Fahrens in Gegenrichtung sollten Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen (etwa alle 50 m) aufgebracht werden.

An der Ausfahrt zur Bismarckstraße ist gegen gerichteter Radverkehr in die Vorfahrtregelung einzubeziehen. Die Streckencharakteristik und Breite der Bismarckstraße spricht für einen Vorrang dieser Straße. Dies wäre durch die Markierung einer Ausfahrtpforte und die Anordnung von Zeichen 205 (Vorfahrt achten) anzuzeigen. Soll eine Rechts-vor-Links-Regelung gelten, ist der Fahrzeugverkehr der Bismarckstraße in Richtung Luitpoldstraße deutlich auf die von rechts kommenden bevorrechtigten Radfahrer hinzuweisen.

In der Ohmstraße sollte die Sperrmarkierung zum Freihalten der Eckbereiche von parkenden Fahrzeugen ausgeweitete werden. Im Kreuzungsbereich Östliche Stadtmauerstraße sollten die Markierungen erneuert werden.

1 Marquardsenstraße, Höhe Bismarkstraße

2 Marquardsenstraße, Lkw-Verkehr

3 Marquardsenstraße, westlich Bismarckstraße

4 Marquardsenstraße, westlich Ohmstraße

5 Marquardsenstraße, Richtung Knoten östliche Stadtmauerstraße

6 Marquardsenstraße. Radfahrer entgegen Einbahnrichtung auf Gehweg

C Bohlenplatz

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Wohnnutzung, Einzelhandel und Gastronomie
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h
- Fahrgassenbreite: ca. 4,80 m
- Kfz-Verkehr: keine Verbindungsfunktion, geringer Lkw-Verkehr, Parksuchverkehr
- Radverkehr: keine Verbindungsfunktion, vgl. Zählergebnisse Abbildung 4.2-1
- Linienführung: geradlinig, Länge 150 m
- Ruhender Verkehr: in Einbahnrichtung rechts Längsparken auf der Fahrbahn; links Senkrechtparken im Seitenraum (Anwohnerparken)

- Knotenpunkte: Östliche Stadtmauerstraße mit Rechts-vor-Links-Regelung. Für kreuzenden Radverkehr bevorrechtigte Querung im Zuge der Krankenhausstraße (Bohlenplatz mit Z 206 StVO).

Bewertung

Gegen gerichteter Radverkehr muss im Bereich Bohlenplatz auf der Seite der Senkrechtparkstände fahren. Da diese dem Anwohnerparken vorbehalten sind, ist mit einer geringen Parkwechselfrequenz und entsprechend geringem Konfliktpotenzial zu rechnen. Für den Fall einer Freigabe wird die Markierung eines Schutzstreifens von 1,50 m Breite zwischen Krankenhausstraße und Östliche Stadtmauerstraße empfohlen. An seinem Ende sollte der Schutzstreifen eine Wartelinie erhalten, um die Einbeziehung in die Rechts-vor-Links Regelung der kreuzenden Östlichen Stadtmauerstraße zu verdeutlichen (vgl. Abb. 4.2-2)

Abb. 4.2-2 Schutzstreifen mit Ausfahrtpforte zur Östlichen Stadtmauerstraße

7 Bohlenplatz (westlich Stadtmauerstraße)

8 Bohlenplatz / Krankenhausstraße (Blickrichtung Ost)

D Obere Karlstraße

Situation

- Erschließungsstraße, Einzelhandel und Gastronomie sowie Wohnnutzung in den oberen Stockwerken
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h
- Fahrgassenbreite: zwischen Krankenhausstraße und Fahrstraße 3,40 m; zwischen Fahrstraße und Schuhstraße 3,10 m (bei beidseitigem Parken)
- Kfz-Verkehr: keine Verbindungsfunktion, geringer Lkw-Verkehr, Parksuchverkehr. Von Fahrstraße bis Schuhstraße Anlieger frei (Zeichen 252 StVO mit Zusatz „Anlieger frei“)
- Radverkehr: keine Verbindungsfunktion; vereinzelt Fahren in Gegenrichtung teils auf der Fahrbahn, teils auf dem Gehweg
- Linienführung: geradlinig, Länge 140 m
- Ruhender Verkehr: Längsparken, abschnittsweise beidseitig (bewirtschaftet)
- Knotenpunkte: Fahrstraße und Schuhstraße vorfahrtberechtigt (Obere Karlstraße mit Z 206 StVO).

Bewertung

Im Abschnitt östlich der Fahrstraße ist die Fahrgassenbreite mit 3,40 m für eine Freigabe unproblematisch. Gleichwohl empfiehlt sich eine Markierung von Piktogrammen mit Richtungspfeilen zur Verdeutlichung der Regelung (etwa alle 50 m). Gegenüber der Querungsstelle Krankenhausstraße ist der gegen gerichtete Radverkehr im Falle einer Freigabe durch Verkehrszeichen unterzuordnen.

Im Abschnitt Fahrstraße bis Schuhstraße ist die Fahrgassenbreite von 3,10 bei vermutlich hoher Parkwechselfrequenz als eher gering zu bewerten, so dass bei Begegnungen Anpassungen der Fahrgeschwindigkeiten bis hin zum Anhalten und Ausweichen im Bereich der Unterbrechung der Parkstände (in Fahrtrichtung rechts) erforderlich werden können. Für den Fall einer Freigabe ist zu empfehlen, die Parkstände auf der in Einbahnrichtung rechten Seite (aufgesetztes Gehwegparken) aufzugeben (keine zwingende Maßnahme). Auf der Fahrbahn sollten Piktogramme mit Richtungspfeilen markiert werden.

Gegenüber der Fahrstraße ist der gegen gerichtete Radverkehr durch Zeichen 206 StVO unterzuordnen. Dazu empfiehlt sich die Markierung einer Ausfahrtpforte auf Kosten eines Parkstandes (vgl. Bild 11). In der Schuhstraße sollte die Radfahrstreifen-Markierung als Strich-Lücke-Markierung ausgeführt werden, um die Einfahrmöglichkeit in die Obere Karlstraße anzuzeigen.

9 Obere Karlstraße, westlich Krankenhausstraße

10 Obere Karlstraße, östlich Fahrstraße Richtung Westen

11 Obere Karlstraße, von Fahrstraße Richtung Westen

12 Obere Karlstraße, westlich Fahrstraße Richtung Westen

13 Obere Karlstraße (zwischen Schuhstraße und Fahrstraße)

14 Obere Karlstraße (Einfahrt von Schuhstraße)

Fazit

Der Straßenzug kommt prinzipiell für eine Öffnung in Betracht, jedoch sind dazu eine Reihe von begleitenden Maßnahmen erforderlich. Vergleichsweise problematisch ist vor allem der relativ lange und schmale Streckenabschnitt der Marquardsenstraße. Hier werden für eine Freigabe Parkstandsunterbrechungen zur Schaffung von Ausweichmöglichkeiten empfohlen, deren Akzeptanz auch zu sichern wäre.

Darüber hinaus sind für eine Freigabe an mehreren Kreuzungsstellen vorfahrtregelnde Verkehrszeichen in Verbindung mit entsprechenden Ausfahrtpforten erforderlich.

Aufgrund der im Vergleich zur Achse über die Friedrichstraße geringeren Verbindungsfunktion des Straßenzuges für den Radverkehr (keine direkte Weiterführung an den beiden Enden) und der für beide Fahrtrichtungen zur Verfügung stehenden Alternativen (Universitätsstraße und Friedrichstraße-Luitpoldstraße) wird empfohlen, eine Öffnung dieses Straßenzuges für gegen gerichteten Radverkehr nicht prioritär zu verfolgen.

4.3 Walter-Flex-Straße

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Wohnnutzung und Universitätseinrichtungen
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- Fahrgassenbreite: ca. 3,10 m
- Kfz-Verkehr: eher gering (Anliegerverkehr). Lkw-Verbot, ausgenommen Anlieger
- Radverkehr: es besteht keine Verbindungsfunktion: Teilweise Fahren in Gegenrichtung überwiegend auf der Fahrbahn
- Linienführung: geradlinig, Länge 150 m
- Ruhender Verkehr: Anwohnerparken. Einseitig in Einbahnrichtung links in Längsparkständen, die häufiger durch Grundstückszufahrten unterbrochen sind. In Teilbereichen Schrägparken in Einbahnrichtung rechts im Seitenraum
- Knotenpunkte: Henkestraße und Hofmannstraße jeweils vorfahrtberechtigt mit beidseitigen Radverkehrsanlagen.

Bewertung

Für eine Freigabe gegen gerichteten Radverkehrs gemäß StVO zu Zeichen 220 ist die Grundvoraussetzung Tempo 30 nicht gegeben. Andere Führungsformen mit einer Radverkehrsanlage in Gegenrichtung kommen auf Grund der Breitenverhältnisse nicht in Betracht.

Für eine Freigabe gemäß StVO zu Zeichen 220 ist deshalb eine Anordnung von Tempo 30 Voraussetzung. Auf Grund der geringen Kfz-Stärke, der Übersichtlichkeit und geringen Länge der Straße ist eine Freigabe auch bei der relativ geringen Fahrgassenbreite vertretbar. Radfahrer müssen bei breiteren entgegen kommenden Fahrzeugen ggf. in Parklücken warten.

In der Einfahrt entgegen Einbahnrichtung von der Hofmannstraße ist keine Maßnahme außer der vorgeschriebenen Beschilderung erforderlich, sofern der durch Sperrflächen gekennzeichnete Bereich von parkenden Kfz weitgehen freigehalten wird (zum Zeitpunkt der Ortsbesichtigung wurde die Sperrfläche teilweise beparkt).

In der Ausfahrt zur Henkestraße ist die Markierung einer Ausfahrtpforte zu empfehlen, um Parken im Kreuzungsbereich zu unterbinden. Andernfalls ist dies durch eine Sperrfläche zu kennzeichnen. Der gegenläufige Radverkehr ist gegenüber der Henkestraße durch Zeichen 205 unterzuordnen. Die Erreichbarkeit des Radweges bzw. des gegenüberliegenden Radfahrstreifens der Henkestraße ist ohne weitere Maßnahmen gegeben.

Fazit

Einer Öffnung der Walter-Flex-Straße stehen in Zusammenhang mit einer Einführung einer Tempo 30-Regelung keine Sicherheitsbedenken gegenüber. Eine Begleitmaßnahme ist an der Ausfahrt zur Henkestraße erforderlich. Auf Grund der nahegelegenen Universitätseinrichtungen wird eine Umsetzung der Freigabe möglichst kurzfristig empfohlen.

Kommt eine Tempo 30-Regelung (kurzfristig) nicht in Betracht, ist auch die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße zu erwägen. Dies ermöglicht die Beibehaltung von Tempo 50. Zur Vermeidung von unerwünschtem Kfz-Verkehr in Richtung Henkestraße ist an der Ausfahrt der Walter-Flex-Straße zur Henkestraße Z 267 mit Zusatz „Radverkehr frei“ anzubringen. Die Ausfahrtpforte sollte in diesem Fall auch baulich ausgebildet werden, um unerlaubtes Ausfahren von Kfz besser zu unterbinden (z. B. mit Sperrfläche und Baken bei einer temporären Lösung).

1 W.-Flex-Straße in Einbahnrichtung

2 Bereich Nähe Hofmannstraße

3 Ausweichen in Parklücke

4 Bereich Nähe Henkestraße

5 Einfahrt von der Hofmannstr.

6 Ausfahrtsituation Henkestraße

4.4 Bauhofstraße

Situation

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung/Klinik
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- Fahrgassenbreite: ca. 4,50 m
- Kfz-Verkehr: keine Verbindungsfunktion, vor allem Parksuchverkehr, geringer Lkw-Verkehr
- Radverkehr: eher gering, keine Verbindungsfunktion. Teilwiese Fahren in Gegenrichtung auf dem nördlichen Gehweg. 100 m parallel Sedanstraße als legale Alternative für diese Fahrrichtung
- Linienführung: geradlinig, Länge 90 m
- Ruhender Verkehr: einseitig in Einbahnrichtung rechts
- Knotenpunkte: Nürnberger Straße und Nägelsbachstraße jeweils vorfahrtberechtigt mit beidseitigen Radwegen.

Bewertung

Für eine Freigabe gegen gerichteten Radverkehrs gemäß StVO zu Zeichen 220 ist die Grundvoraussetzung Tempo 30 nicht gegeben.

Soll Tempo 50 aus verkehrsrechtlichen Gründen beibehalten werden, ist die Markierung eines Schutzstreifens in der Gegenrichtung erforderlich. Die Fahrbahnbreite ist dafür ausreichend. Ein Überfahren des Schutzstreifens wäre nur in seltenen Ausnahmefällen erforderlich.

Auch bei Einführung von Tempo 30 (Z 274 StVO) ist die Anlage eines Schutzstreifens zu empfehlen, um die gegen gerichteten Fahrströme besser zu kanalisieren (Abb. 4.4-1). An der Ausfahrt des gegenläufigen Radverkehrs zur Nägelsbachstraße ist Z 205 aufzustellen. Von hier kann der Radverkehr auf die Radwege der Nägelsbachstraße einbiegen. Eine Bordabsenkung für den gegenüberliegenden westlichen Radweg ist vorhanden. Zur Anbindung des östlichen Radweges der Nürnberger Straße ist die Anlage und das Freihalten einer Radwegrampe gegenüber der Einmündung Bauhofstraße erforderlich.

Fazit

Einer Öffnung der Bauhofstraße stehen keine Sicherheitsbedenken entgegen. Mit der Markierung eines Schutzstreifens und der Einführung einer Tempo 30-Regelung sind jedoch Begleitmaßnahmen zweckmäßig bzw. erforderlich. Durch eine Zählung des Radverkehrs in der Sommerzeit sollte der tatsächliche Bedarf geprüft werden.

1 Bauhofstraße entgegen Einbahnrichtung

2 Bauhofstraße in Einbahnrichtung

3 Einmündung Nägelsbachstraße

4 Einmündung Nürnberger Straße

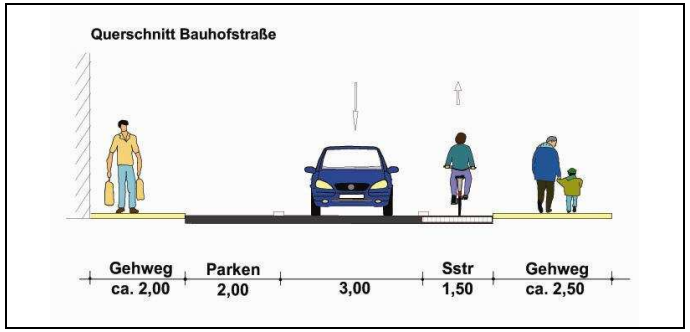


Abb. 4.4-1 Querschnitt Bauhofstraße mit Schutzstreifen für gegen gerichteten Radverkehr

4.5 Theaterplatz

Betrachtet werden die beiden gegenläufigen Einbahnstraßen an der Westseite des Theaterplatzes. Auf der Ost- und auf der Nordseite besteht bereits eine Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung.

Situation Theaterplatz – nördlicher Abschnitt (zw. Altstädter Kirchplatz und Engelstraße)

- Erschließungsstraße mit anliegender Wohnnutzung und Gastronomie
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 30
- Fahrgassenbreite: ca. 4,20 m
- Kfz-Verkehr: keine Verbindungsfunktion, vor allem Parksuchverkehr, geringer Lkw-Verkehr
- Radverkehr: keine Verbindungsfunktion; teilweise Fahren in Gegenrichtung auf der Fahrbahn (Kurzzeitzählung 7. Mai 2013 zw. 16.00 und 16.30 Uhr: 2 Radfahrer in Gegenrichtung)
- Linienführung: geradlinig, Länge 70 m
- Ruhender Verkehr: Bewirtschaftete Parkstände - auf der Westseite Längsparkstände (in Einbahnrichtung links) und auf der Ostseite Schrägparkstände (in Einbahnrichtung rechts)
- Knotenpunkte: Altstädter Kirchplatz - Einbahnstraße bzw. Fußgängerzone mit jeweils Radverkehr in beiden Richtungen. Engelestraße, zur Zeit keine Regelung erforderlich.

Situation Theaterplatz – südlicher Abschnitt (zw. Engelstraße und Theaterstraße)

- Erschließungsstraße mit anliegender Wohnnutzung
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 30
- Fahrgassenbreite: ca. 3,20 - 3,50 m (abhängig vom aufgesetzten Gehwegparken)
- Kfz-Verkehr: keine Verbindungsfunktion, vor allem Parksuchverkehr, geringer Lkw-Verkehr
- Radverkehr: keine Verbindungsfunktion, teilweise Fahren in Gegenrichtung auf der Fahrbahn (vgl. Ergebnisse der Kurzzeitzählung Abb. 4.5-1)
- Linienführung: geradlinig, Länge 70 m

- Ruhender Verkehr: Zufahrt zu bewirtschaftetem Parkplatz und beidseitig Längsparkstände, in Einbahnrichtung rechts als teilweise aufgesetztes Parken auf dem Gehweg
- Knotenpunkte: Engelstraße, zur Zeit keine Regelung erforderlich
  Theaterstraße (Einbahnstraße in Richtung Osten): von Westen kommen Verkehrsberuhigter Bereich mit Einfahrt über abgesetzten Bord

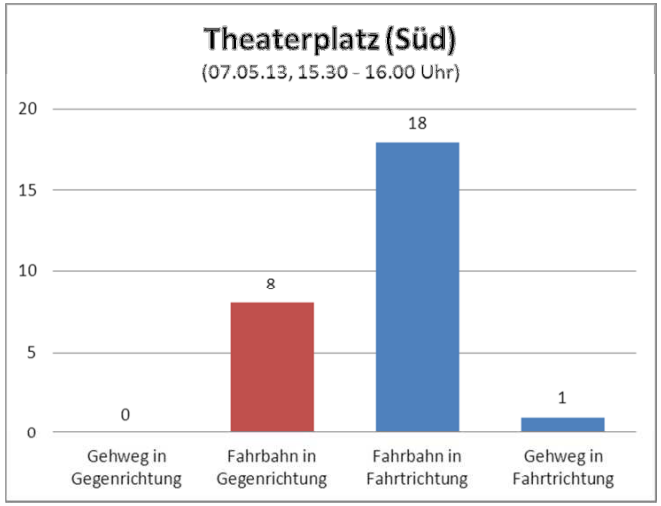


Abb. 4.5-1 Kurzzeitzählung Theaterplatz am 07. Mai 2013, 15.30-16 Uhr

Bewertung

Für eine Freigabe gegen gerichteten Radverkehrs gemäß StVO zu Zeichen 220 ist die Grundvoraussetzung Tempo 30 gegeben.

Auf Grund der Fahrgassenbreite, der Übersichtlichkeit und der geringen Länge der Straße ist für den nördlichen Abschnitt eine Freigabe unproblematisch.

In der Ausfahrt zur Engelstraße ergibt sich eine neue Rechts-vor-Links-Konstellation. Zur Verdeutlichung der Wartepflicht des gegen gerichteten Radverkehrs gegenüber Fahrzeugen aus der Engelstraße ist zu erwägen, eine kurze Ausfahrtpforte für den Radverkehr zu markieren.

In dem südlichen Abschnitt ist die Fahrgassenbreite zwar teilweise schmal, jedoch bestehen mehrere Zufahrten und Parkverbotsbereiche (Sperrflächen), die ein Aus-

weichen bei Begegnungen ermöglichen. Die Übersichtlichkeit und geringe Länge der Straße machen deshalb auch hier eine Freigabe vertretbar.

Auf Höhe der Parkplatzausfahrten sollte zusätzlich zu der erforderlichen Beschilderung eine Verdeutlichung des gegen gerichteten Radverkehrs durch Piktogramme mit Richtungspfeil erfolgen.

Im Übergang zur Theaterstraße fährt der Radverkehr in einer engen Kurvensituation. Hier sollten neben der erforderlichen Beschilderung das Parken vor dem Kurvenbereich (in Einbahnrichtung links) unterbunden werden und zur Verdeutlichung der Regelung ein Fahrradpiktogramm mit Richtungspfeil markiert werden (vgl. Bild 4).

Weitergehend ist zu prüfen, ob das teilweise aufgesetzte Gehwegparken ganz unterbunden werden kann, da auch die nutzbare Gehwegbreite dadurch stark eingeschränkt wird. Für eine Freigabe des gegen gerichteten Radverkehrs ist dies jedoch keine zwingende Maßnahme.

Fazit

Einer Öffnung des Theaterplatzes stehen keine Sicherheitsbedenken gegenüber. Eine Begleitmaßnahme ist an der Ausfahrt zur Theaterstraße sowie im südlichen Abschnitt des Theaterplatzes erforderlich und im Knoten Engelstraße empfehlenswert. Aus Gründen der Netzfunktion für den Radverkehr erscheint für eine Freigabe keine vorrangige Priorität zu bestehen, allerdings ist eine einheitliche Regelung rund um den Theaterplatz erstrebenswert, so dass nach der bereits erfolgten Öffnung des nördlichen Abschnittes zwischen Altstädter Kirchplatz und Hafenstraße sowie des östlichen Theaterplatzes die anderen Abschnitte nachfolgen sollten.

1 Theaterplatz Höhe Altstädter Kirchenplatz

2 Theaterplatz ab Engelstaße (Blickrichtung Norden)

3 Theaterplatz ab Engelstaße (Blickrichtung Süden)

4 Einmündung Theaterstraße (Blickrichtung Norden)

5 Theaterplatz Süd - Parkplatzausfahrt

4.6 Calvinstraße und Richard-Wagner-Straße

Die insbesondere von Linienbussen, Taxen und Lieferverkehr genutzten gegenläufigen Verbindungen zwischen Bahnhof und zentralem Fußgängerbereich (Hauptstraße) sind bereits versuchsweise für den Radverkehr entgegen Einbahnrichtung freigegeben.

Situation Calvinstraße

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 20
- Fahrgassenbreite: ca. 6,90 m; Bushaltestelle
- Kfz-Verkehr: gering, überwiegend Linienbusse, Taxen und Lieferverkehr
- Radverkehr: keine Verbindungsfunktion
- Linienführung: geradlinig, Länge 80 m
- Ruhender Verkehr: beidseitiges Halteverbot
- Knotenpunkte: Goethestraße vorfahrtberechtigt, Hauptstraße Fußgängerbereich

Situation Richard-Wagner-Straße

- Erschließungsstraße mit anliegender Geschäftsnutzung
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: Tempo 20
- Fahrgassenbreite: ca. 6,30 m; Bushaltestelle
- Kfz-Verkehr: gering, überwiegend Linienbusse, Taxen und Lieferverkehr
- Radverkehr: Verbindungsfunktion zwischen Bahnhofsbereich und Universitätsstraße
- Linienführung: geradlinig, Länge 80 m
- Ruhender Verkehr: beidseitiges Haltverbot
- Knotenpunkte: Goethestraße vorfahrtberechtigt, Hauptstraße Fußgängerbereich

Bewertung

Für eine Freigabe gegen gerichteten Radverkehrs gemäß StVO zu Zeichen 220 sind die Voraussetzungen bzgl. der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gegeben. Auch auf Grund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens besteht kein Hinderungsgrund.

Zu überprüfen ist die Situation in Hinblick auf den Linienbusverkehr. Die Fahrbahnbreite beider Straßen beträgt im Bereich der Haltestellen zwischen 6,30 m (R.-Wagner-Str.) und 6,90 m (Calvinstraße), sodass eine Nettofahrgassenbreite von über 3,50 m für den Fall einer Begegnung zwischen einem Radfahrer und einem an haltenden Bussen vorbeifahrenden weiteren Bus besteht. Dieses Maß entspricht dem Mindestmaß der VwV-StVO für die Öffnungsmöglichkeit bei Linienbusverkehr in einer Einbahnstraße. Die Begegnungslänge ist zudem kurz und die Linienführung übersichtlich, sodass auch im Fall einer möglichen Beeinträchtigung eines Linienbusses ein Arrangieren zwischen den Verkehrsteilnehmern problemlos möglich ist. In Abhängigkeit vom Verlauf der Versuchsphase sollte geprüft werden, ob für den Radverkehr, der die Calvinstraße an der Goethestraße verlässt, eine Ausfahrtasche zweckmäßig ist. Eine Einbeziehung in die Verkehrsregelung durch Zeichen 205 StVO ist bereits vorhanden.

1 Calvinstraße: Öffnung für gegen gerichteten Radverkehr

2 Calvinstraße: Vorfahrt achten für gegen gerichteten Radverkehr an der Goethestraße

3 Richard-Wagner-Str.: Begegnungsfall vor Öffnung

4 Richard-Wagner-Str.: Öffnung für gegen gerichteten Radverkehr

Fazit

Beide Straßen sind für eine Öffnung gemäß StVO geeignet. Mit Busverkehr in Einbahnstraßen und Radverkehr in Gegenrichtung sind keine besonderen Probleme bekannt. Dies bestätigen auch die Ergebnisse der Forschungsarbeit zur „Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegen gerichtetem Radverkehr“ (vgl. Kap. 2,2).

Soweit in der Versuchsphase der beiden Erlanger Straßen nicht objektiv erfassbare Probleme aufgetreten sind, sollte die Regelung deshalb als Dauerregelung Bestand haben. Insbesondere für die Richard-Wagner-Straße besteht in direkter Verlängerung der wichtigen Radverkehrsachse Universitätsstraße hierfür ein hoher Bedarf.

5 Beispiel einer für gegenläufigen Radverkehr geöffneten Einbahnstraße (mit anliegender Schule) und Linienbusverkehr (Verden)

5. Zusammenfassendes Fazit

Einbahnstraßen stellen für den Radverkehr oft Barrieren im Radverkehrsnetz dar. Sie unterbrechen wichtige Radverkehrsverbindungen und erschweren das Radfahren vor allem im Erschließungsstraßennetz auch flächenhaft. Die sich daraus ergebenden Umwege veranlassen Radfahrer zum unerlaubten Befahren der Einbahnstraßen in Gegenrichtung (oft auch auf den Gehwegen zu Lasten des Fußverkehrs) oder zum Ausweichen auf die im Regelfall gefährlicheren Hauptverkehrsstraßen.

Aus diesen Gründen hat der Verordnungsgeber die StVO sowie die VwV-StVO in zwei Stufen (1997 und 2009) so geändert, dass die Zulassung des gegen gerichteten Radverkehrs in Einbahnstraßen von Erschließungsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h heute als Regelfall anzusehen ist. Auch die guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheiten unterstützen diesen Ansatz.

Die o. a. Probleme, die durch nicht geöffnete Einbahnstraßen entstehen, gelten in entsprechender Weise auch für Erlangen. Die Untersuchung der ausgewählten Einbahnstraßen hat gezeigt, dass eine Zulassung gegen gerichteten Radverkehrs in den meisten Fällen vertretbar und möglich ist. Ergänzend sollten bestimmte begleitende Maßnahmen zur Regelung und Sicherung der neu zugelassenen Fahrtrichtung ergriffen werden.
Im Einzelnen wird für die untersuchten Straßen folgendes Vorgehen empfohlen:

- Der Straßenzug **Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Luitpoldstraße** besitzt von den betrachteten Straßenzügen die höchste Netzbedeutung. Eine Öffnung für den gegen gerichteten Radverkehr mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sollte deshalb mit Vorrang betrieben werden. Empfohlen wird eine zunächst versuchsweise Öffnung (1 Jahr) mit entsprechenden Begleituntersuchungen zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrssicherheit.

- Der Straßenzug **Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße** hat eine im Vergleich zu den parallelen Straßenzügen Friedrichstraße und Universitätsstraße geringere Netzbedeutung. Es wird empfohlen, in die Entscheidung über eine Zulassung des gegen gerichteten Radverkehrs zunächst die Ergebnisse des o.a Verkehrsversuchs für die Friedrichstraße einfließen zu lassen.

- Für die **Walter-Flex-Straße** ist zunächst die Möglichkeit der Einführung einer Tempo 30-Regelung zu prüfen. In Abhängigkeit von dem Prüfergebnis sollte eine Öffnung (ggf. als unechte Einbahnstraße) kurzfristig betrieben werden.

- Ebenso ist für die **Bauhofstraße** die Möglichkeit der Einführung einer Tempo 30-Regelung zu prüfen. Eine Öffnung ist nach dem vorliegenden Eindruck nicht kurzfristig erforderlich. Zunächst sollte die Nutzung durch den Radverkehr (einschließlich der parallelen Sedanstraße) bei günstigen Witterungsbedingungen überprüft werden.

- Eine Öffnung des untersuchten Straßenabschnittes **Theaterplatz** sollte auch wegen der bereits im Umfeld vorhandenen Regelungen mit vom Radverkehr gegenläufig zu befahrenden Einbahnstraßen kurzfristig erfolgen.

- Die bereits bestehenden Regelungen an der **Calvinstraße** und der **Richard-Wagner-Straße** sollten beibehalten werden.

Darüber hinausgehend wird empfohlen, auch die weiteren noch nicht für den gegen gerichteten Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen darauf hin zu überprüfen, unter welchen Voraussetzungen ein Befahren durch Radverkehr in beide Richtungen ermöglicht werden kann.

Zusammenfassend kann die Stadt Erlangen mit einer weitgehenden Öffnung geeigneter Einbahnstraßen folgenden Zielsetzungen gerecht werden:

- Flächenhafte, kostengünstige Komplettierung des Radverkehrsnetzes durch Erhöhung der Durchlässigkeit des Radverkehrs.

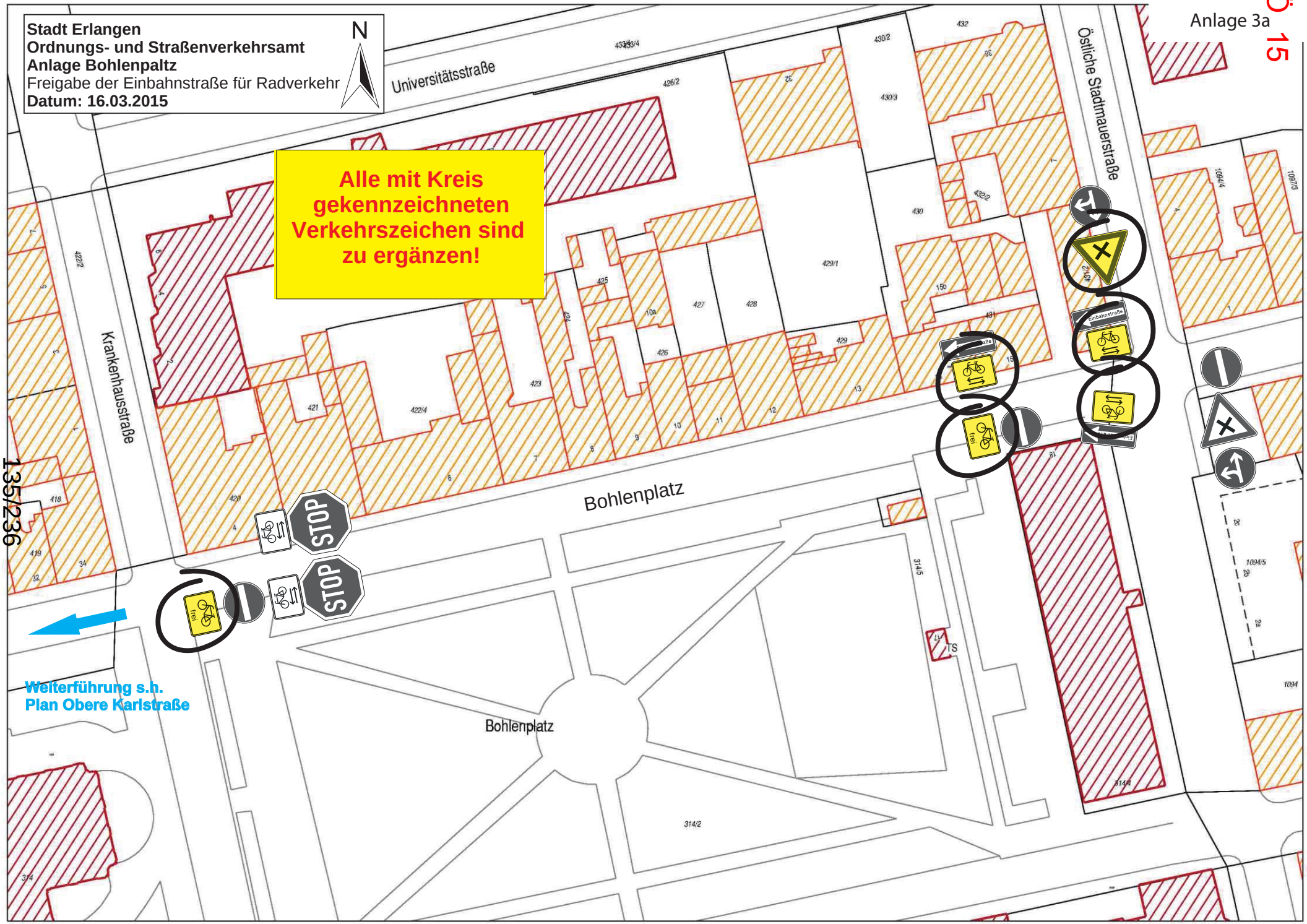
- Herstellung und durchgängige legale Befahrbarkeit von Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes.

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, in dem Alternativen zur verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden.

- Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr durch Verringerung der Gehwegnutzung durch Radfahrer.

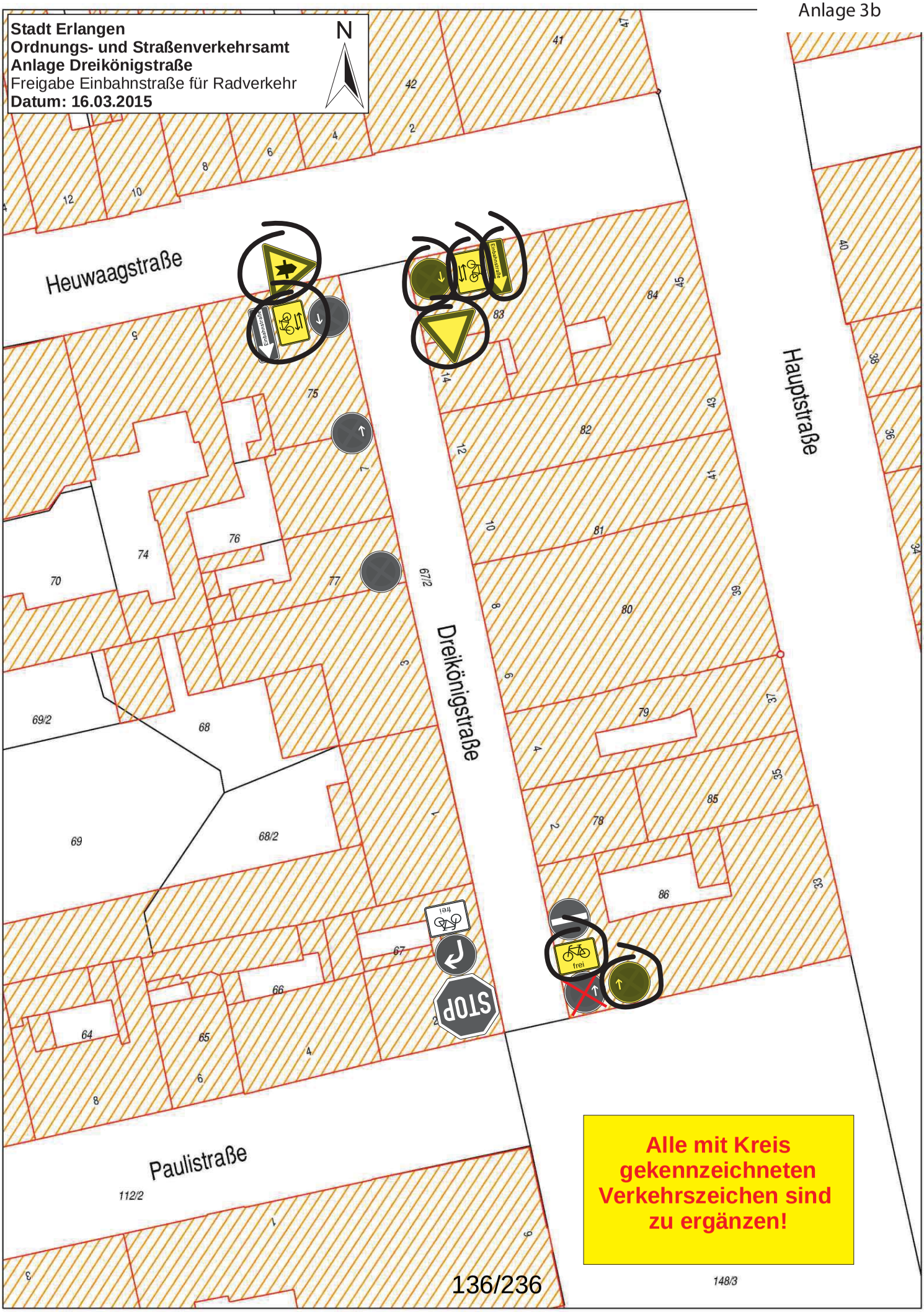
- Förderung des Fahrradverkehrs und Stärkung des Rufes der Stadt Erlangen als fahrradfreundliche Stadt.

Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Bohlenpaltz
Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015



Alle mit Kreis gekennzeichneten Verkehrszeichen sind zu ergänzen!

Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Dreikönigstraße
Freigabe Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015



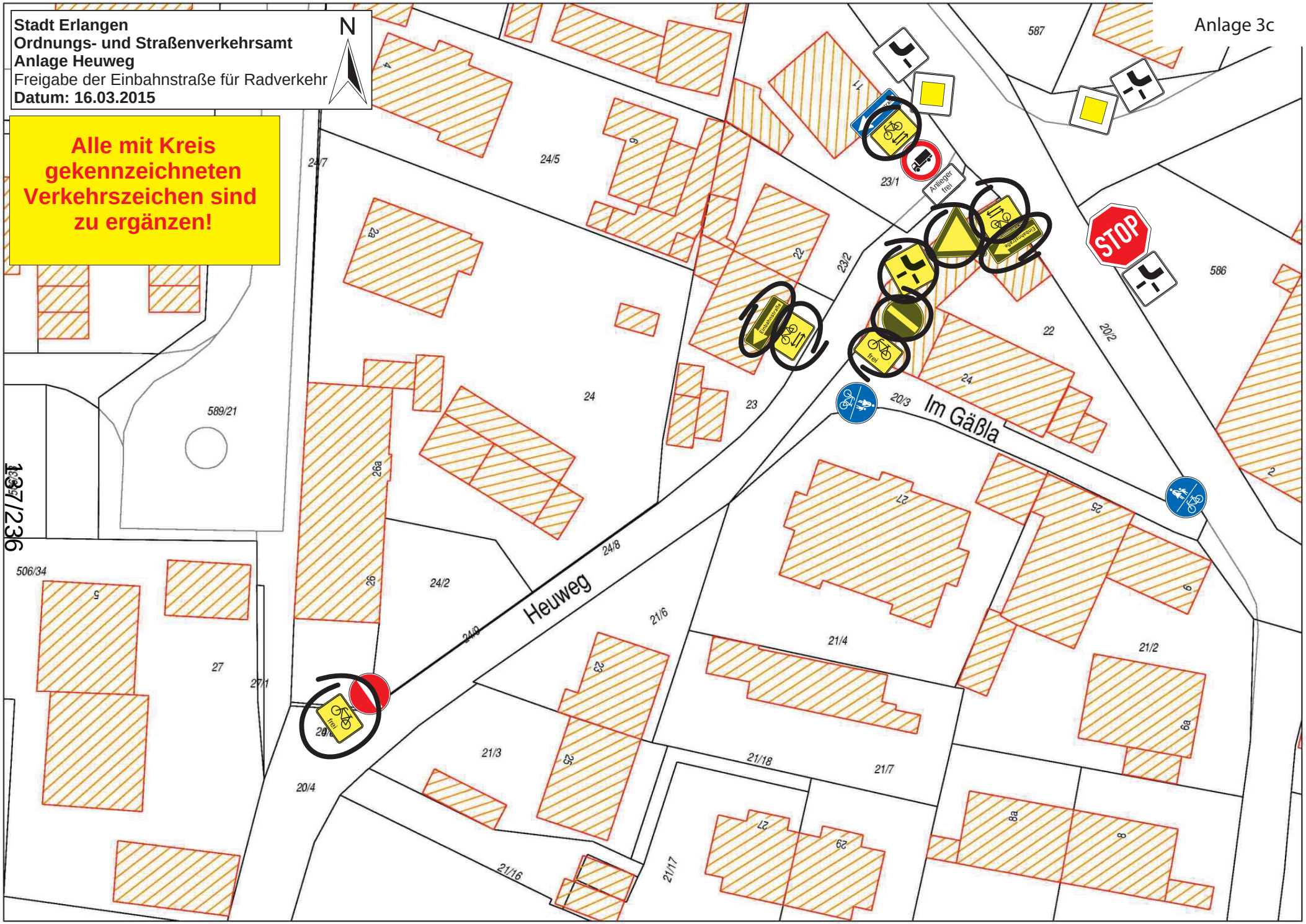
Alle mit Kreis gekennzeichneten Verkehrszeichen sind zu ergänzen!

Anlage 3c

Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Heuweg
Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015

N

Alle mit Kreis gekennzeichneten Verkehrszeichen sind zu ergänzen!



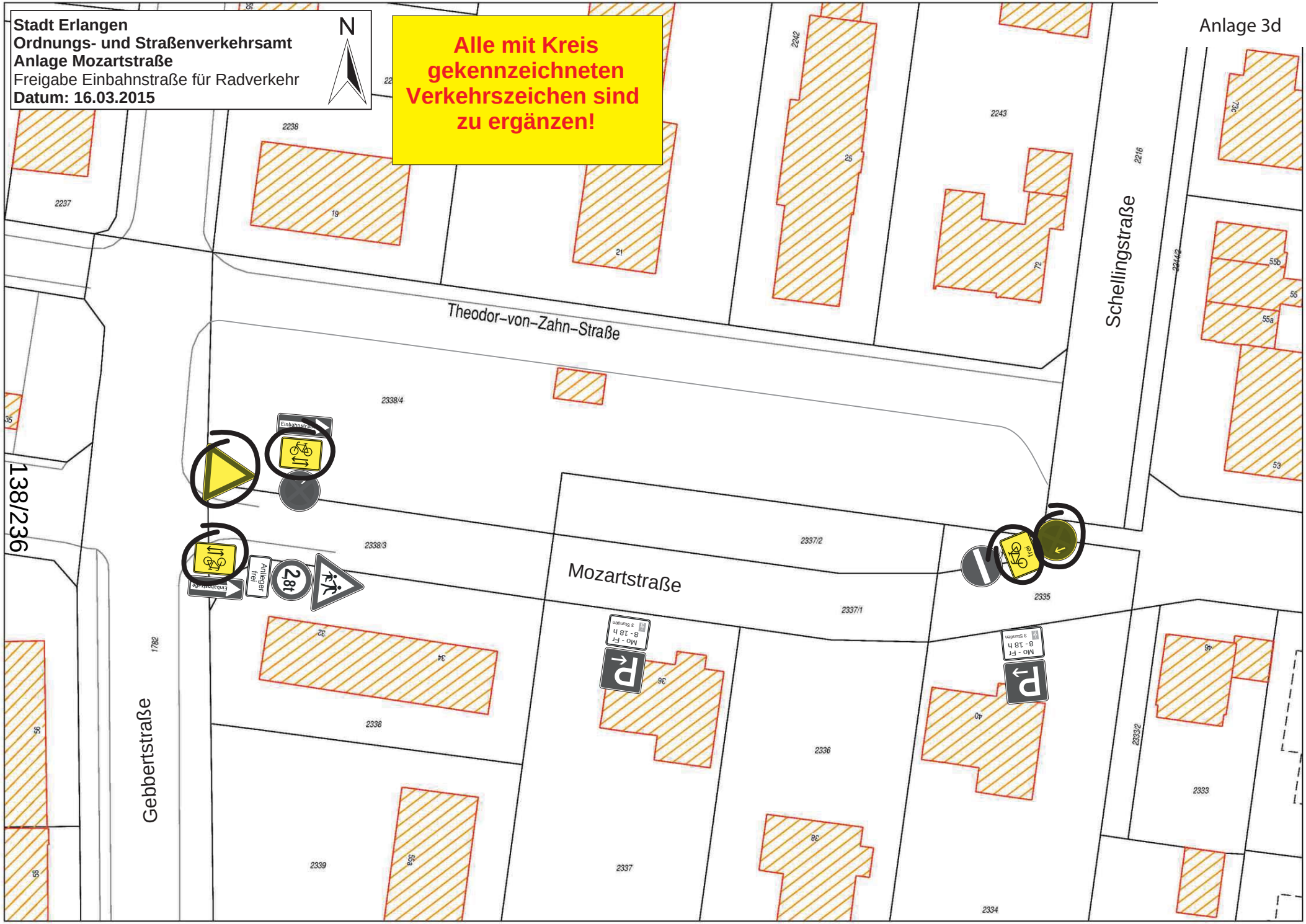
137/236

Anlage 3d

Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Mozartstraße
Freigabe Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015

N

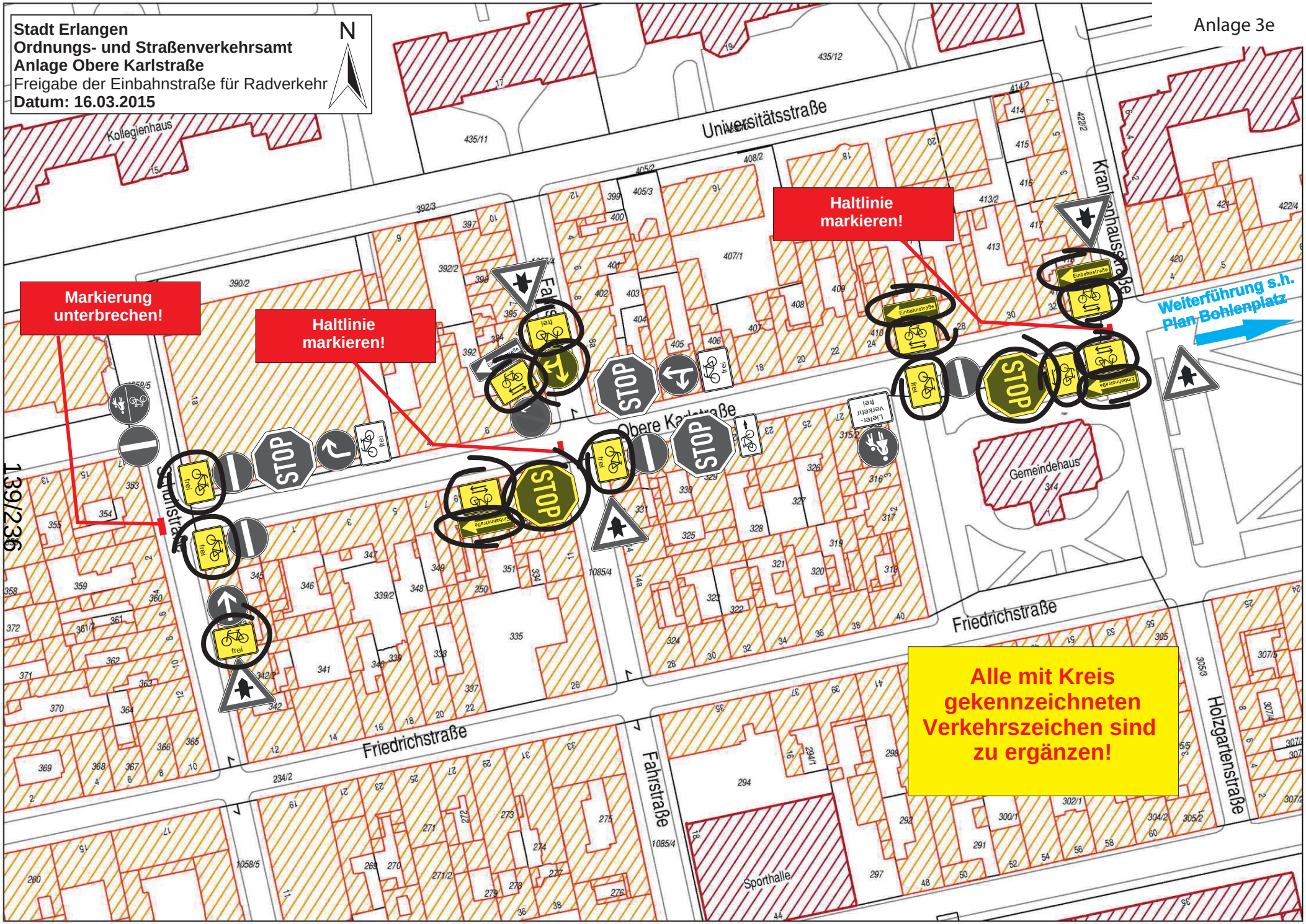
Alle mit Kreis gekennzeichneten Verkehrszeichen sind zu ergänzen!

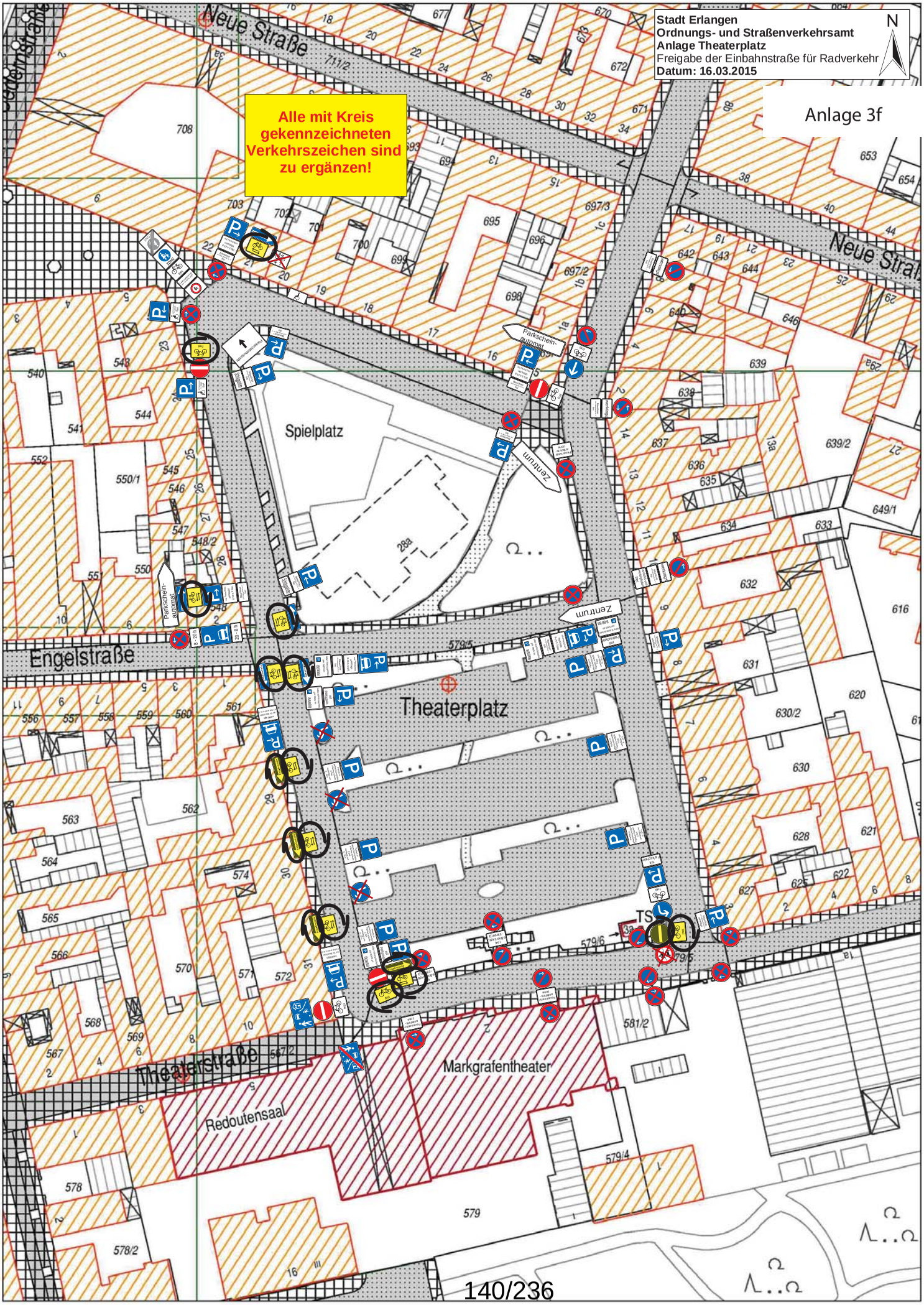


Anlage 3e

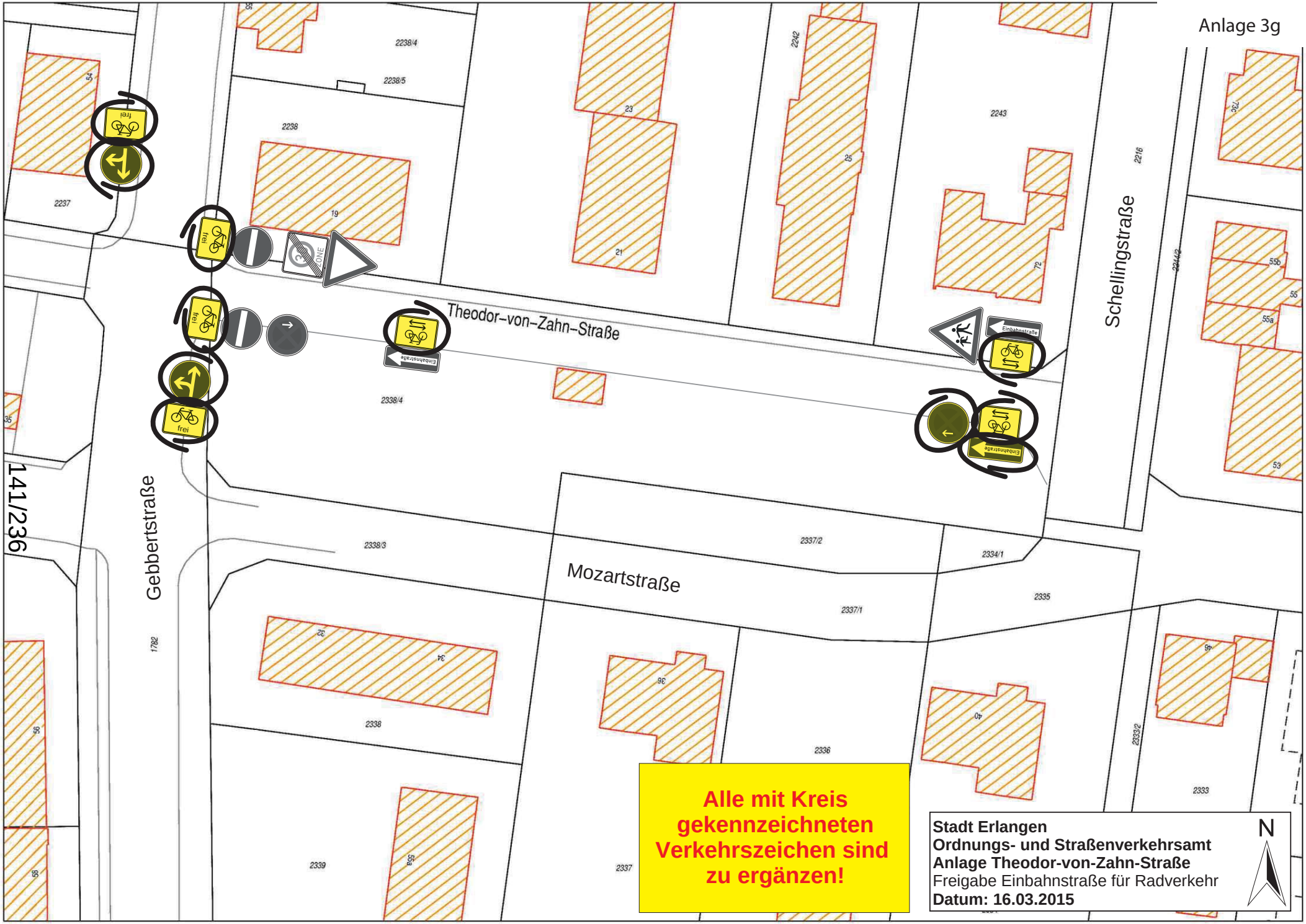
Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Obere Karlstraße
Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015

N




Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Theaterplatz
Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015
N
Anlage 3f
Alle mit Kreis gekennzeichneten Verkehrszeichen sind zu ergänzen!
Neue Straße
Spielplatz
Zentrum
Parkschein-automat
Engelstraße
Theaterplatz
Theaterstraße
Markgrafentheater
Redoutensaal
TS

Anlage 3g



Alle mit Kreis gekennzeichneten Verkehrszeichen sind zu ergänzen!

Stadt Erlangen
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt
Anlage Theodor-von-Zahn-Straße
Freigabe Einbahnstraße für Radverkehr
Datum: 16.03.2015

N

Anlage 4: Tabellarische Übersicht der für den Radverkehr freizugebenden Einbahnstraßen mit Darstellung des verkehrlichen Nutzens

Einbahnstraße	Bereich/Abschnitt	Verkehrlicher Nutzen für den Radverkehr
Bohlenplatz (Nord)	Östliche Stadtmauerstraße bis Krankenhausstraße	• beidseitige Erschließung von ansässigem Einzelhandel, Gaststätten und Wohnhäusern • Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und Stadtosten • Ermöglichung des beidseitigen Radfahrens parallel zur Universitätsstraße
Dreikönigstraße	Heuwaagstraße bis Paulistraße	• beidseitige Erschließung von ansässigem Einzelhandel, Gaststätten und Wohnhäusern • beidseitige umwegfreie Erschließung von Markt- und Schlossplatz
Heuweg	Lachnerstraße bis Franzosenweg	• Verbindungsfunktion in Tennenlohe über Franzosenweg • beidseitige Erschließung von ansässigen Wohnhäusern
Mozartstraße (Ost)	Gebbertstraße bis Schellingstraße	• umwegfreie, beidseitige Erschließung von ansässigen Wohnhäusern • Verbindungsfunktion
Obere Karlstraße	Krankenhausstraße bis Schuhstraße	• beidseitige Erschließung von ansässigem Einzelhandel, Gaststätten und Wohnhäusern • Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und Stadtosten • Ermöglichung des beidseitigen Radfahrens parallel zur Universitätsstraße
Theaterplatz	Altstädter Kirchenplatz bis Theaterstraße	• umwegfreie, beidseitige Erschließung von ansässigem Einzelhandel und Wohnhäusern • Verbindungsfunktion
Theodor-von-Zahn-Straße (Ost)	Gebbertstraße bis Schellingstraße	• umwegfreie, beidseitige Erschließung von ansässigen Wohnhäusern • Verbindungsfunktion

Ö 16

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/039/2015**

Bewohnerparkgebiete – aktueller Sachstand und weitere Vorgehensweise

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 32

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Parkraumerhebung im bestehenden Bewohnerparkgebiet 6 durchzuführen. Die Verwaltung berichtet über das Ergebnis zu gegebener Zeit im Ausschuss. Der Antrag lfd. Nr. 2 (siehe Anlage 1) aus der Bürgerversammlung Röthelheim/Rathenau am 03.03.2015 ist hiermit behandelt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen der Bürgerversammlung Röthelheim/Rathenau wurde von mehreren Bürgern der hohe Parkdruck im Gebiet bemängelt. Zwar ist in diesem Bereich bereits ein Bewohnerparkgebiet eingerichtet (siehe Anlage 2), dieses wurde jedoch ohne eine mittlerweile übliche vorherige Parkraumanalyse eingeführt. Somit ist keine Beurteilung möglich, ob die vorhandenen Bewohnerparkplätze dem Bedarf entsprechen.
Eine solche Untersuchung des ruhenden Verkehrs ist mit einem hohen Organisations- und Auswertungsaufwand verbunden. Ein Ergebnis und entsprechende Handlungsempfehlungen können daher erst im Frühjahr 2016 vorgelegt werden. Ende diesen Jahres soll außerdem die inhaltliche Bearbeitung des Meilensteins F im Rahmen des VEP starten. Dabei geht es unter anderem auch um Themen des ruhenden Verkehrs, wie beispielsweise die Einführung neuer Bewohnerparkgebiete sowie die Überprüfung der bisherigen Regelungen.

Für die angrenzende Erweiterung 6a hat bereits im vergangenen Jahr eine Erhebung stattgefunden. Die Auslastungen sind je nach Straße sehr unterschiedlich (siehe Anlage 3). Lediglich in der Sophienstraße, in der Gebbertstraße und Am Röthelheim gibt es Kapazitätsengpässe, die jedoch von freien Parkplätzen in den umliegenden Straßen kompensiert werden können. Gerade in der Gebbertstraße wird eine Umsetzung einer Bewohnerparkregelung problematisch sein, da diese in Konkurrenz mit den benötigten Parkplätzen für die Einzelhändler bzw. das Seniorenwohnheim steht. Außerdem werden gerade in diesen drei stark ausgelasteten Straßenzügen durchgehend mehr als 50% der vorhandenen Parkflächen von Bewohnern genutzt (siehe gestrichelte Linie in Anlage 4). Das bedeutet, dass eine Bewohnerparkregelung, die tagsüber für maximal die Hälfte der verfügbaren öffentlichen Stellplätze gelten darf, kaum eine Verbesserung für die Anwohner bringen wird. Die Zahl der ausgeschilderten Bewohnerparkplätze würde deutlich unter dem eigentlichen Bedarf liegen. Somit besteht die Gefahr, dass zahlreiche Besitzer eines gebührenpflichtigen Bewohnerparkausweises dennoch keinen Park-

platz im Gebiet finden. Eine Ausweitung der Bewohnerparkregelung auf das Gebiet 6a kann deshalb aus derzeitiger Sicht auf Grundlage der Ergebnisse aus der Parkraumerhebung nicht befürwortet werden.

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

Es wird im bestehenden Bewohnerparkgebiet 6 eine Erhebung durchgeführt, um die Auslastung und Nutzerstruktur im ruhenden Verkehr genau bestimmen zu können. Es wird aufgrund anhaltender Beschwerden seitens der Anwohner auch der Erweiterungsbereich 6a erneut mit untersucht.
Das weitere Vorgehen in Bezug auf das städtische Parkraumkonzept, inkl. Bewohnerparken, soll im Rahmen des nächsten Meilensteins festgelegt werden.

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

Die Parkraumerhebung wird in Form einer partiellen Kennzeichenerfassung nach dem sich in der Vergangenheit erprobten Verfahren mit sechs Erhebungszeiten durchgeführt. Erfasst wird um 05:30, 08:00, 12:30, 15:30, 18:00 und 21:30 Uhr. Dadurch ist eine Differenzierung in Lang- und Kurzzeitparker möglich. Auch eine Bestimmung des Bewohneranteils ist anhand der Auswertung des Parkverhaltens möglich.

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

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen:
Anlage 1 – Niederschrift Bürgerversammlung Röthelheim/Rathenau
Anlage 2 – Übersichtskarte Bewohnerparkgebiete
Anlage 3 – Auslastungen im Erweiterungsgebiet 6a
Anlage 4 – Anteil der Bewohner im Erweiterungsgebiet 6a

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

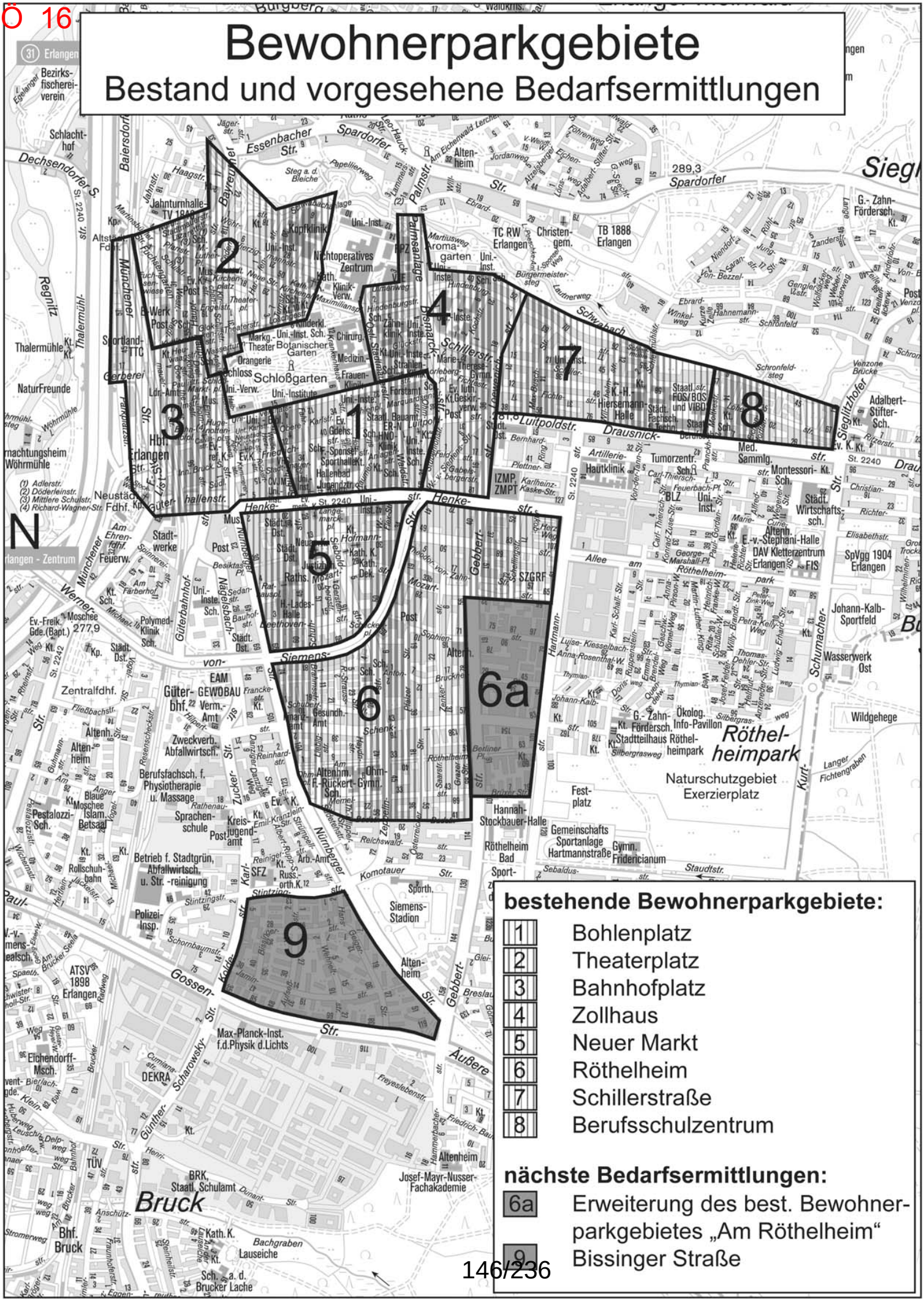
Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Röthelheim/Rathenau“ am 3. März 2015; Festlegung der Zuständigkeiten

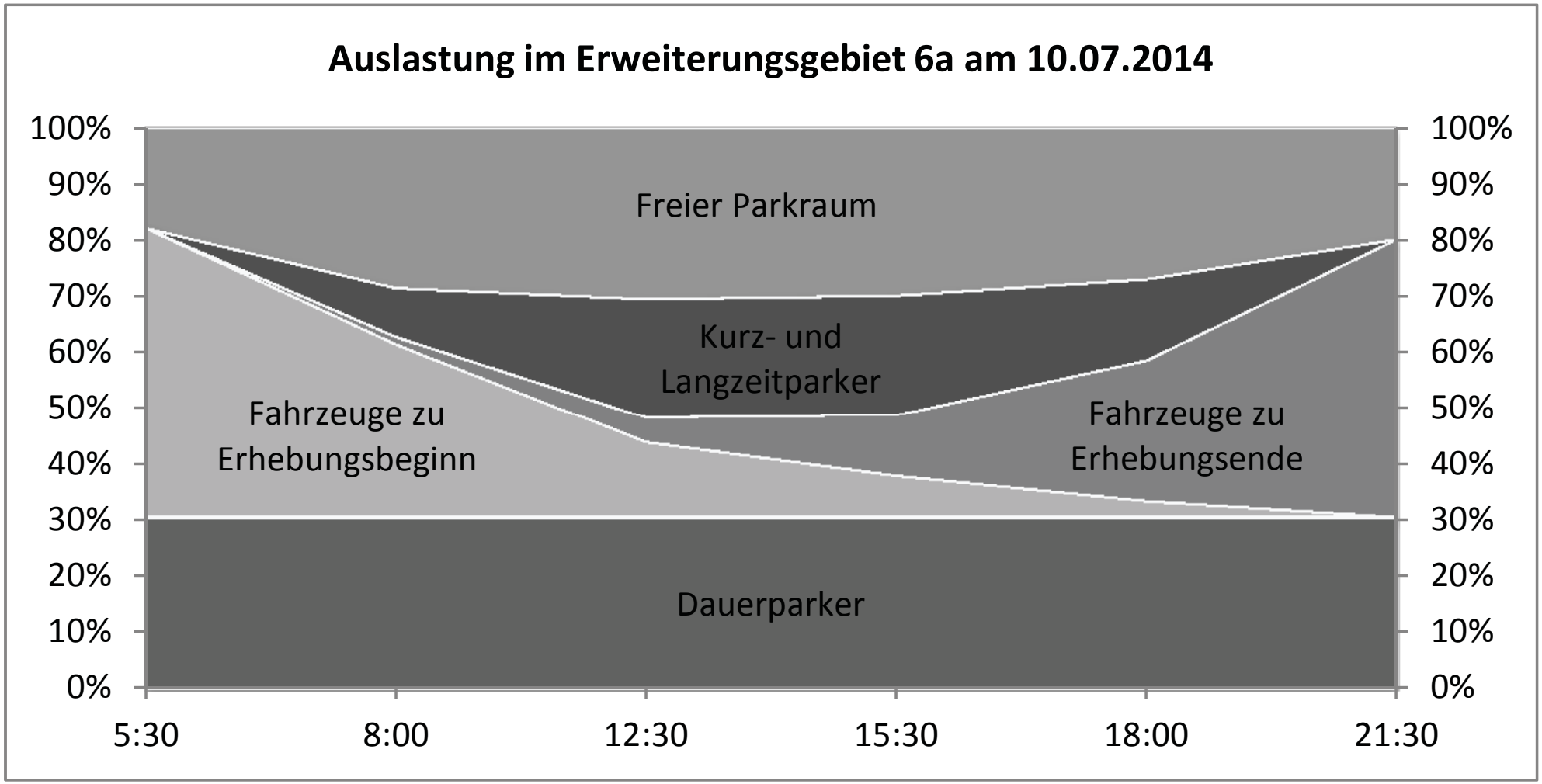
LfdNr.	Anträge
	Allgemeine Verkehrsanliegen
1	**Ein Bürger beantragt den Rückbau der Rasenkantensteine im südlichen Bereich der Rathenaustraße auf Höhe des Gemeindehauses.** Er berichtet, dass in diesem Bereich zuvor ein Baum gefällt wurde. Daraufhin wurde der Gehsteig über vier Meter mit Rasenkantensteinen ausgefüllt. Dies stellt insbesondere für ältere Bewohner/innen eine enorme Behinderung und Gefährdung dar. Auch das Schneeschieben ist nicht mehr möglich. **Es folgt die Abstimmung. Der Antrag wird mit Mehrheit angenommen.** Herr Weber (Referat Planen und Bauen) sagt einen Rückbau zu, sofern sich der Gehsteig nicht auf einer privaten Fläche befindet.
2	**Eine Bürgerin beantragt, die Parksituation des Bewohnerparkgebietes Nummer 6 zu überprüfen, sobald der Bereich Bissingerstraße erledigt ist.** **Es folgt die Abstimmung. Der Antrag wird mit Mehrheit angenommen.**
3	**Es wird die Verlegung der Betriebsausfahrt des Bauhofes in Richtung des nördlich angrenzenden Gewerbegrundstückes („Kempegelände“) beantragt.** Sie bittet außerdem, die Fraktionen entsprechend zu informieren. **Es folgt die Abstimmung. Der Antrag wird mit Mehrheit angenommen.**

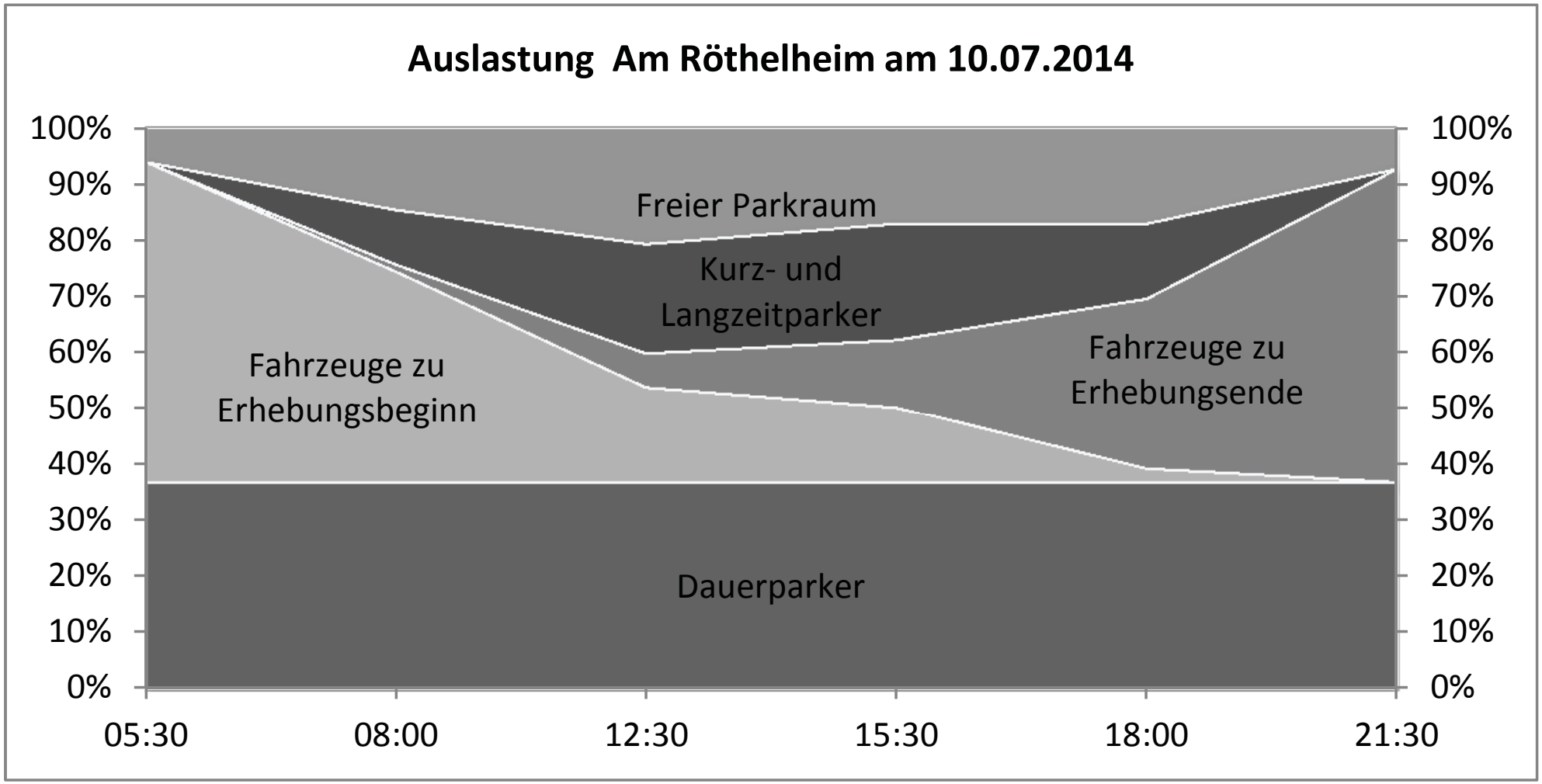
Ö 16

Bewohnerparkgebiete

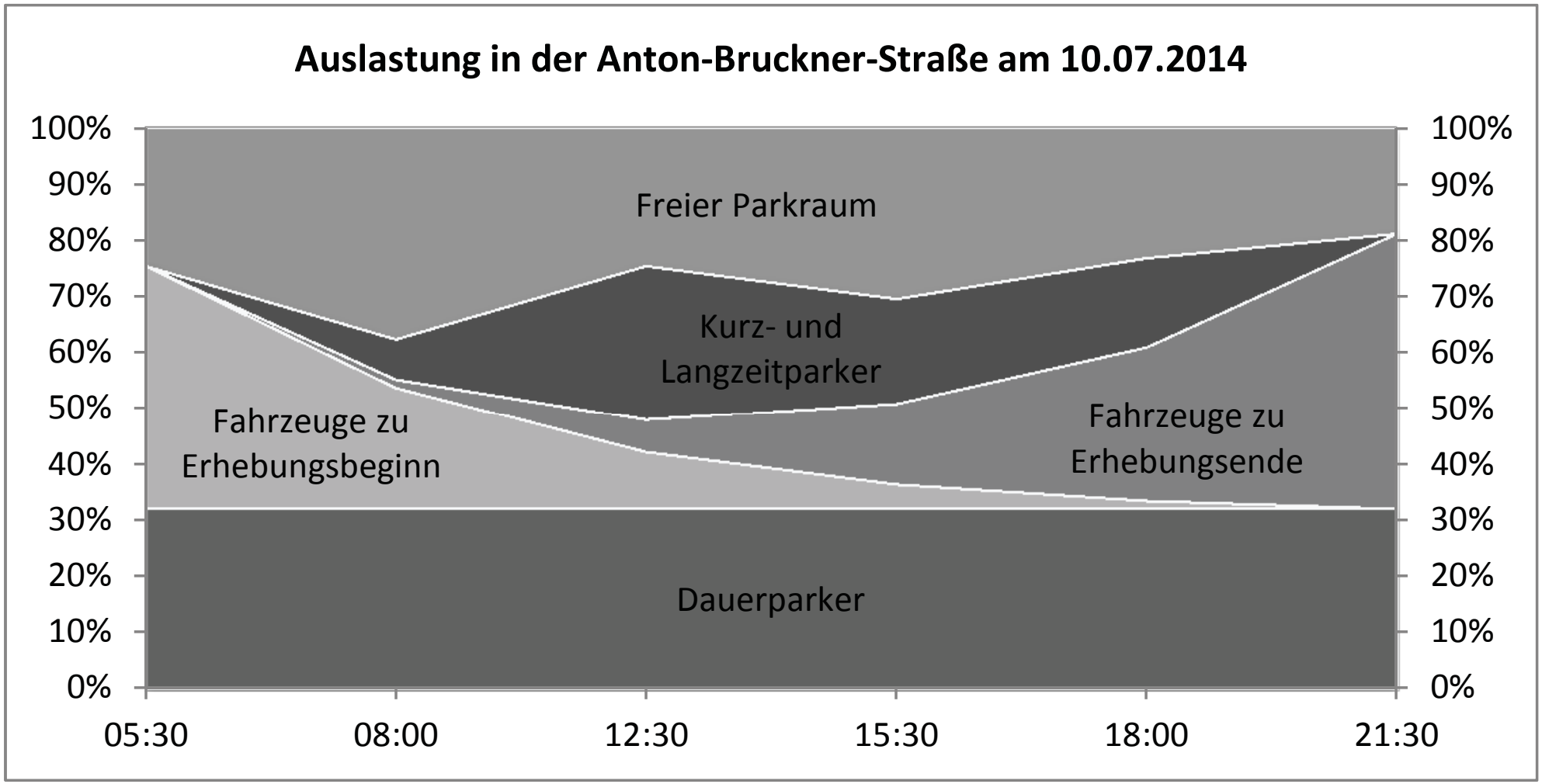
Bestand und vorgesehene Bedarfsermittlungen



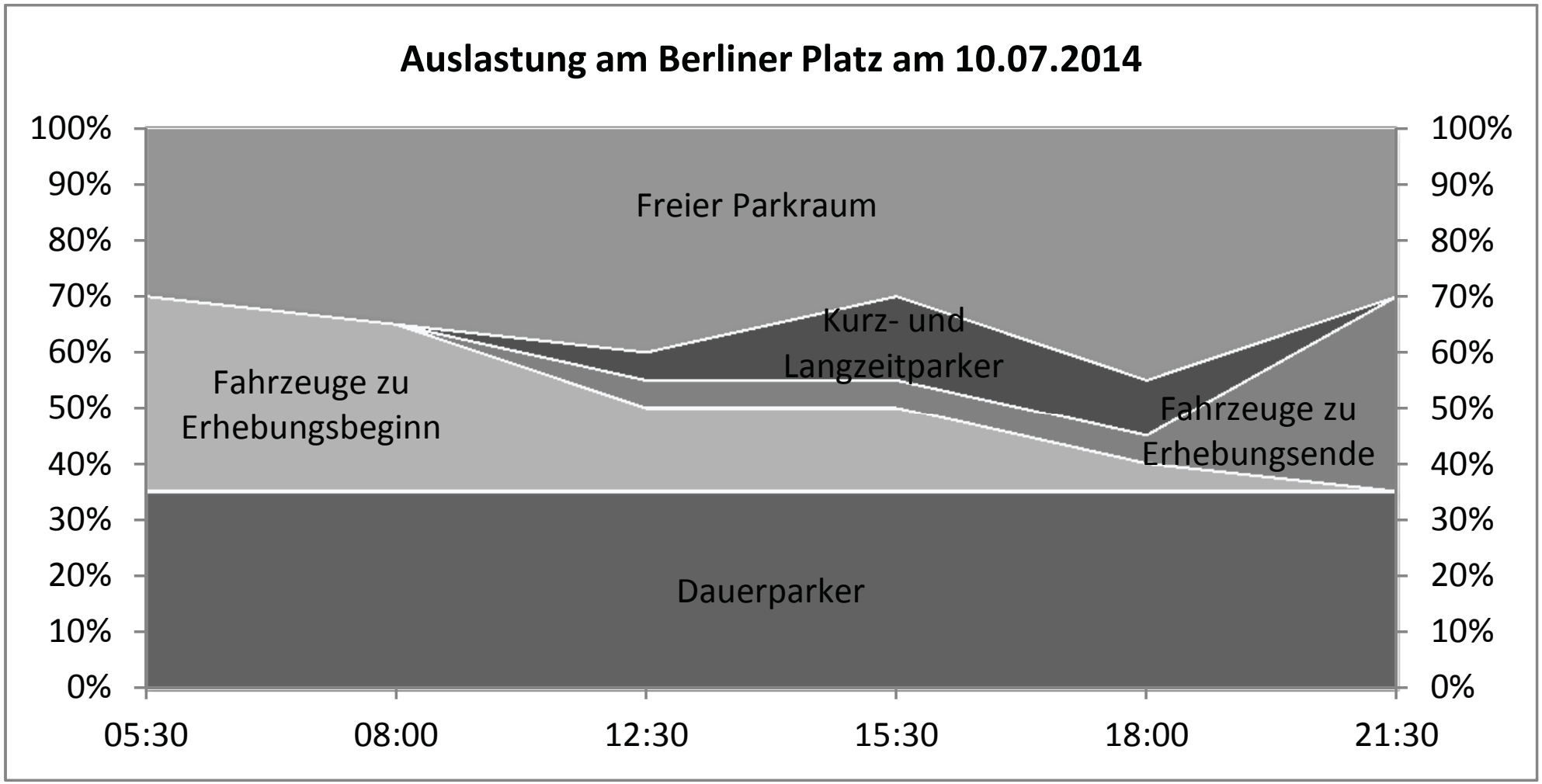

Auslastung im Erweiterungsgebiet 6a am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker
5:30
8:00
12:30
15:30
18:00
21:30


Auslastung Am Röthelheim am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker

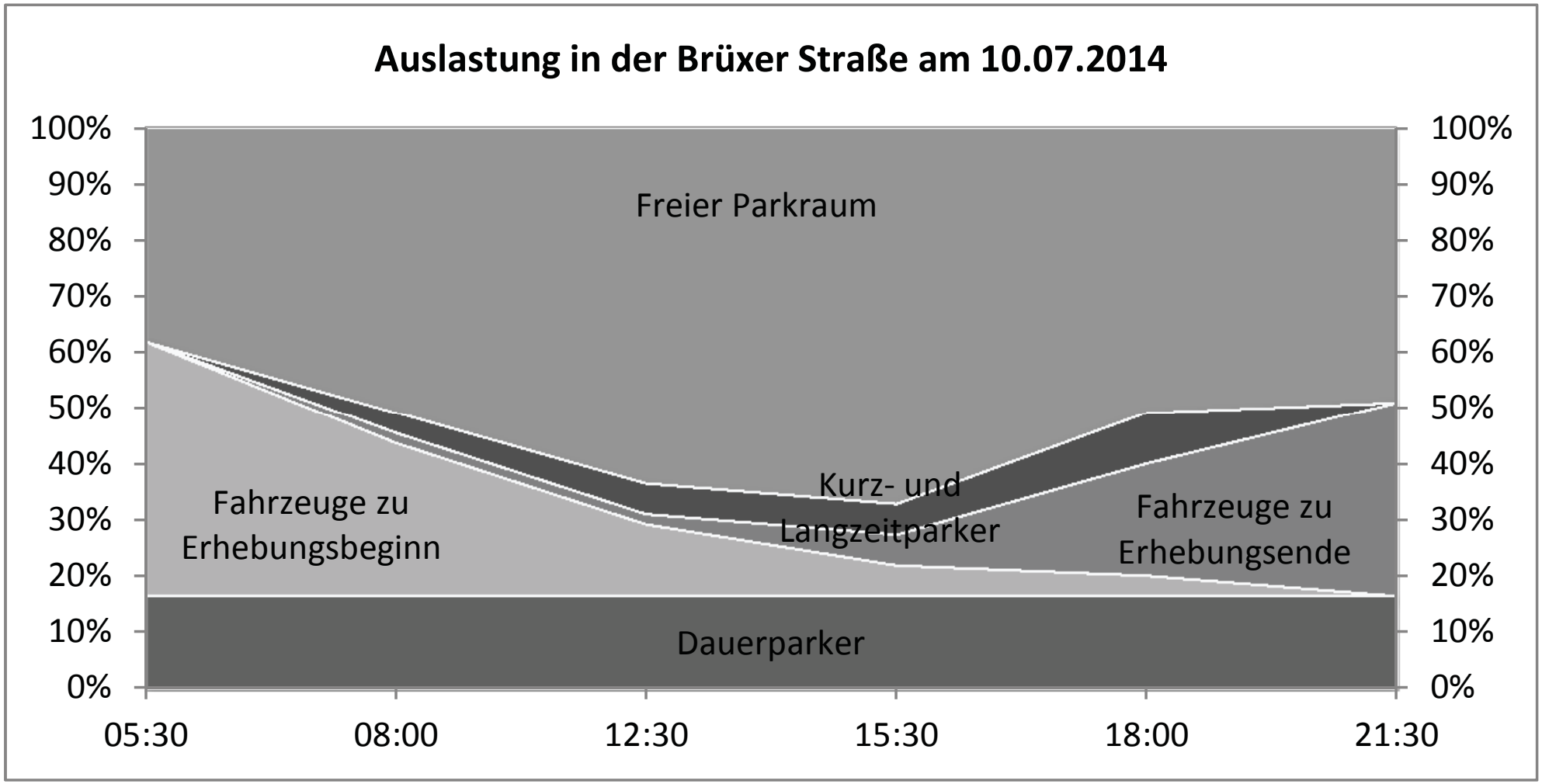
148/236


Auslastung in der Anton-Bruckner-Straße am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30

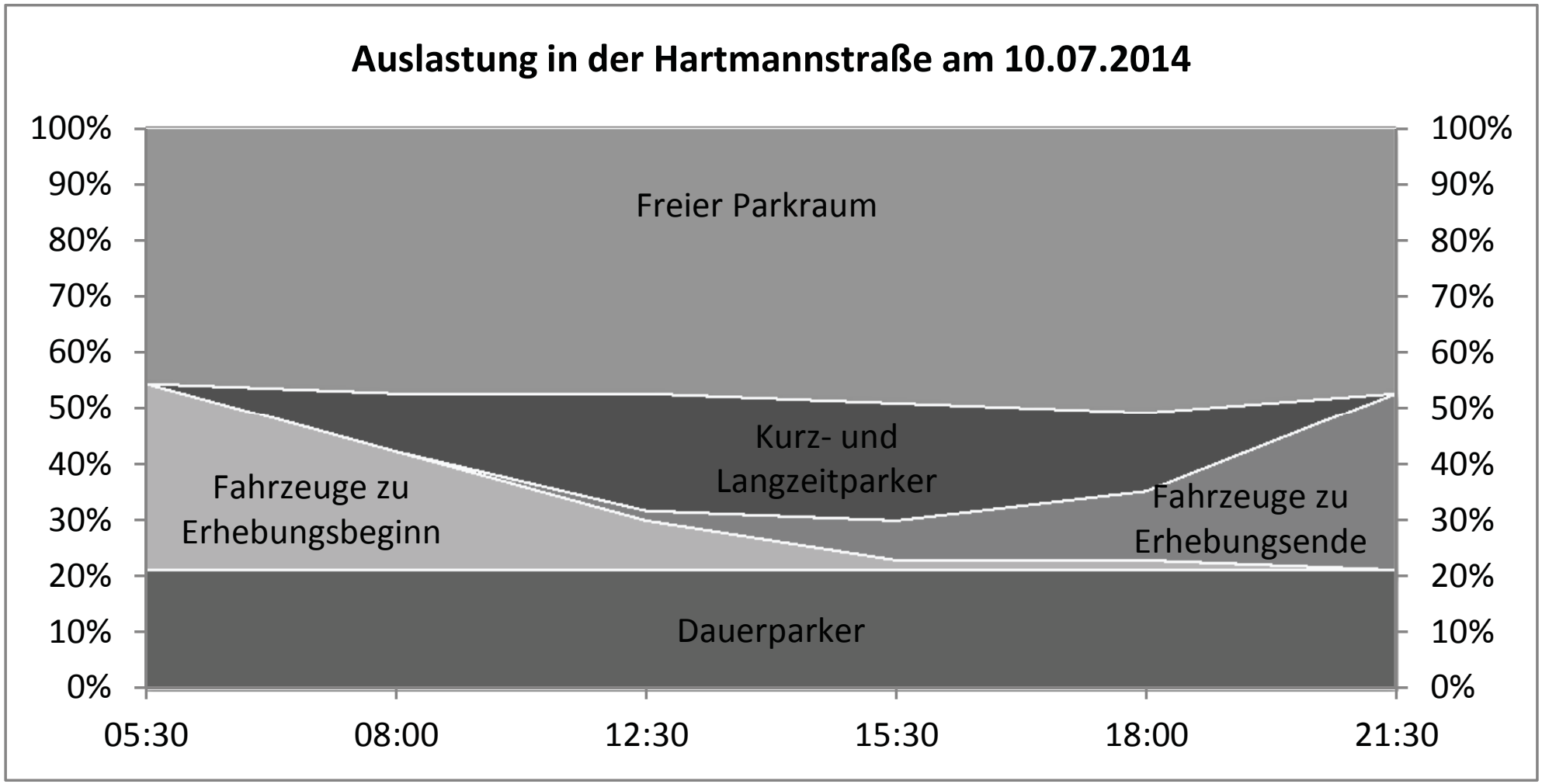
149/236


Auslastung am Berliner Platz am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30

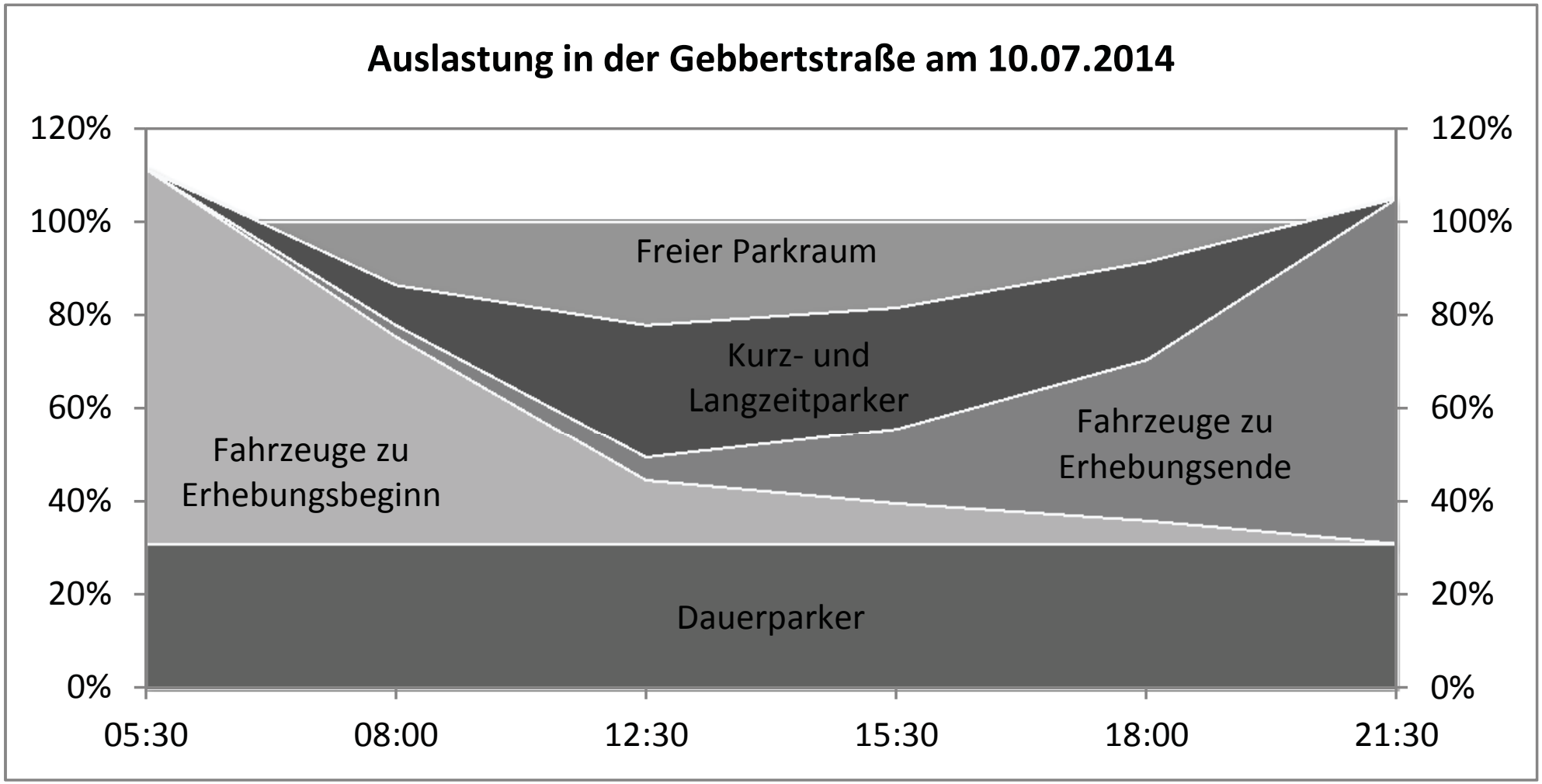
150/236


Auslastung in der Brüxer Straße am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Freier Parkraum
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30

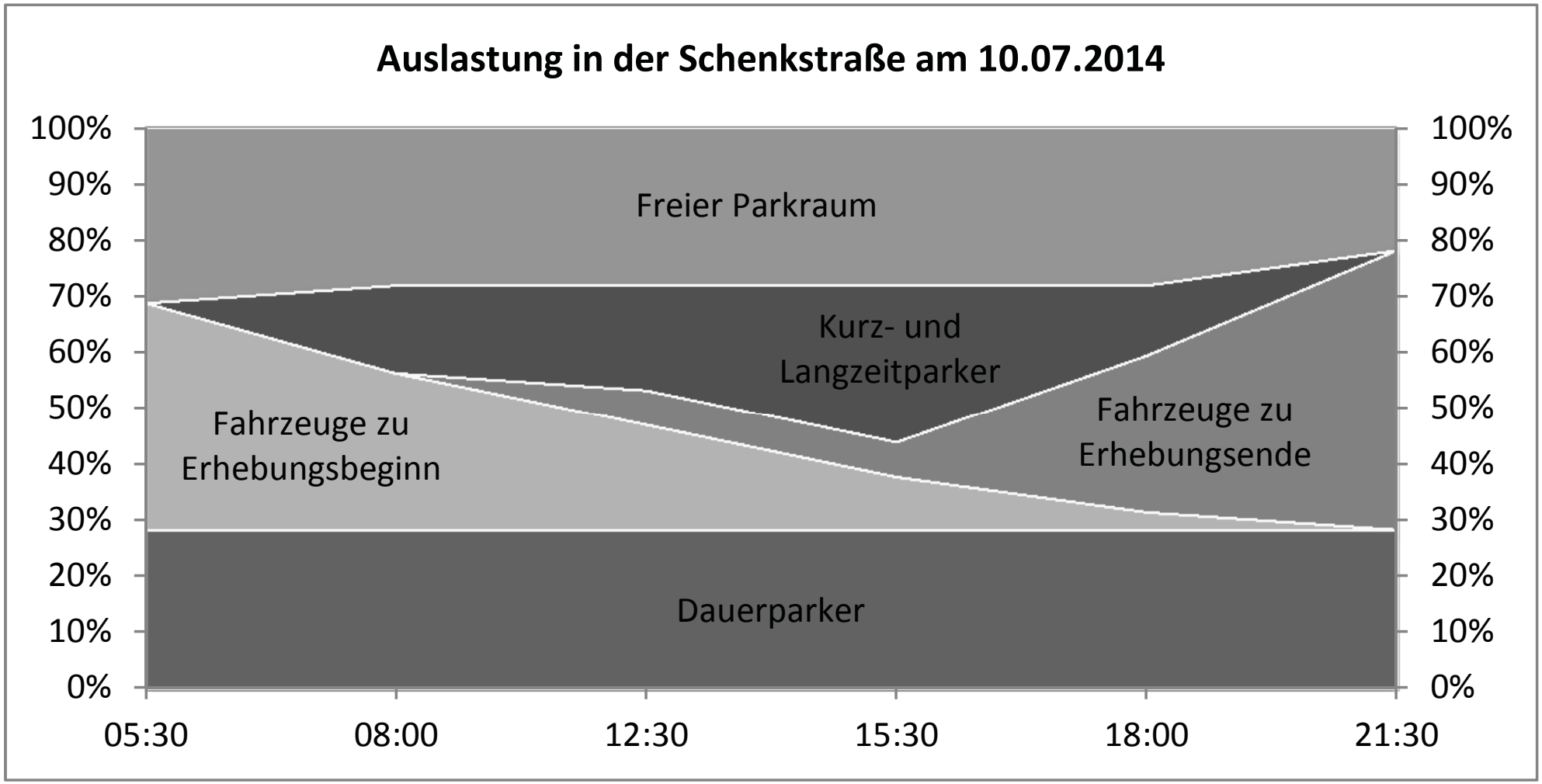
151/236


Auslastung in der Hartmannstraße am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30

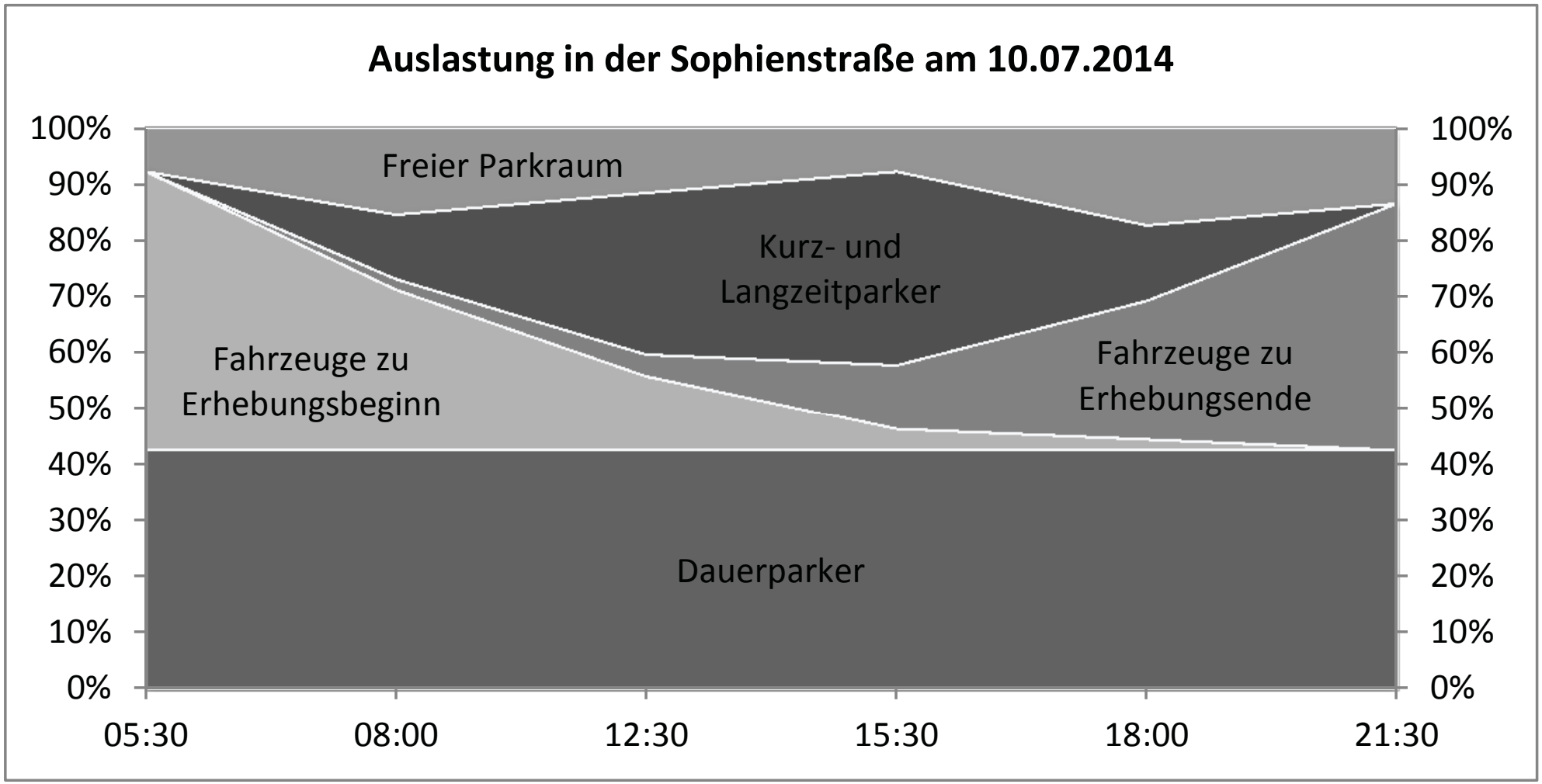
152/236


Auslastung in der Gebbertstraße am 10.07.2014
120%
100%
80%
60%
40%
20%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker

153/236

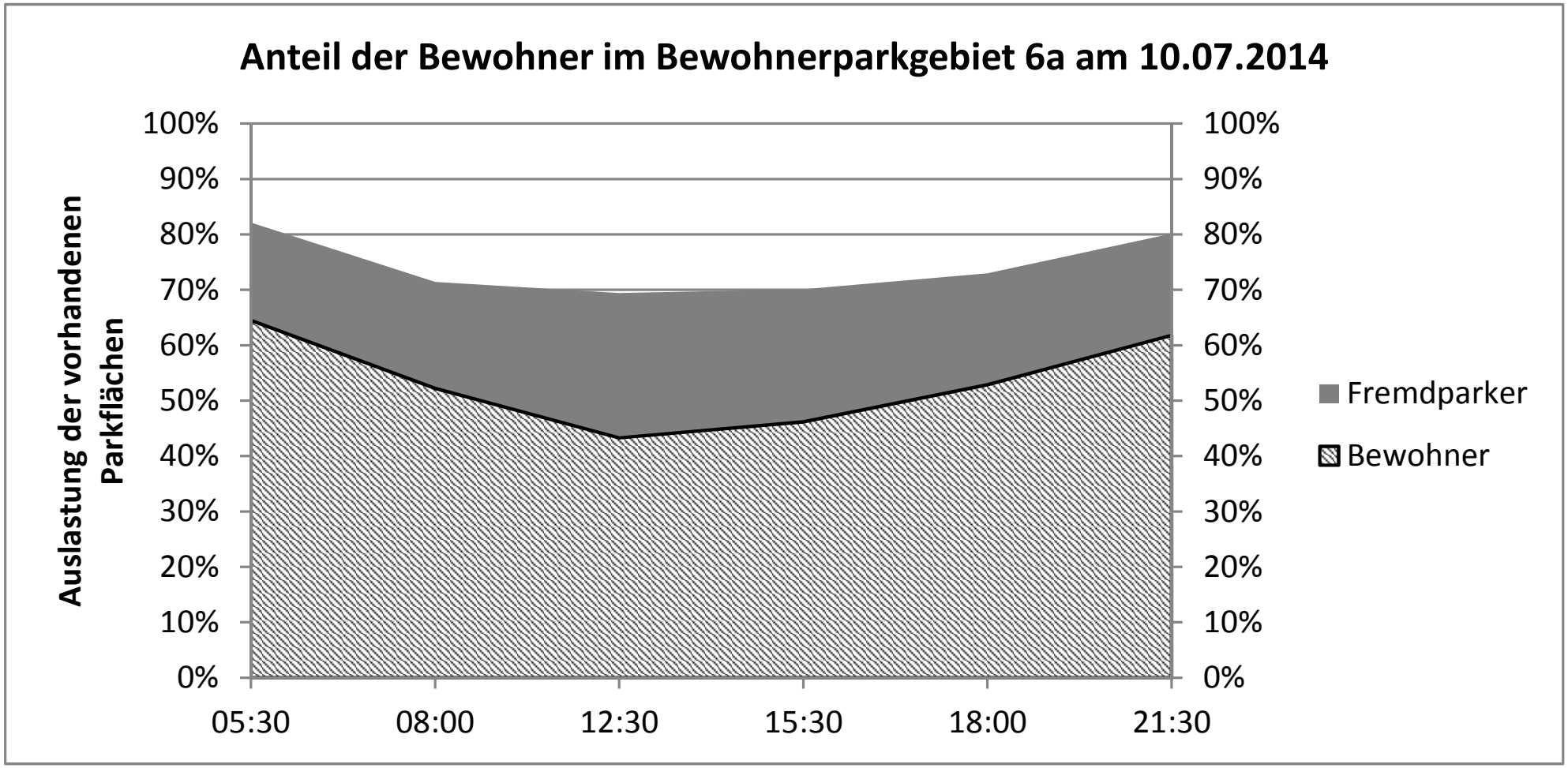

Auslastung in der Schenkstraße am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30

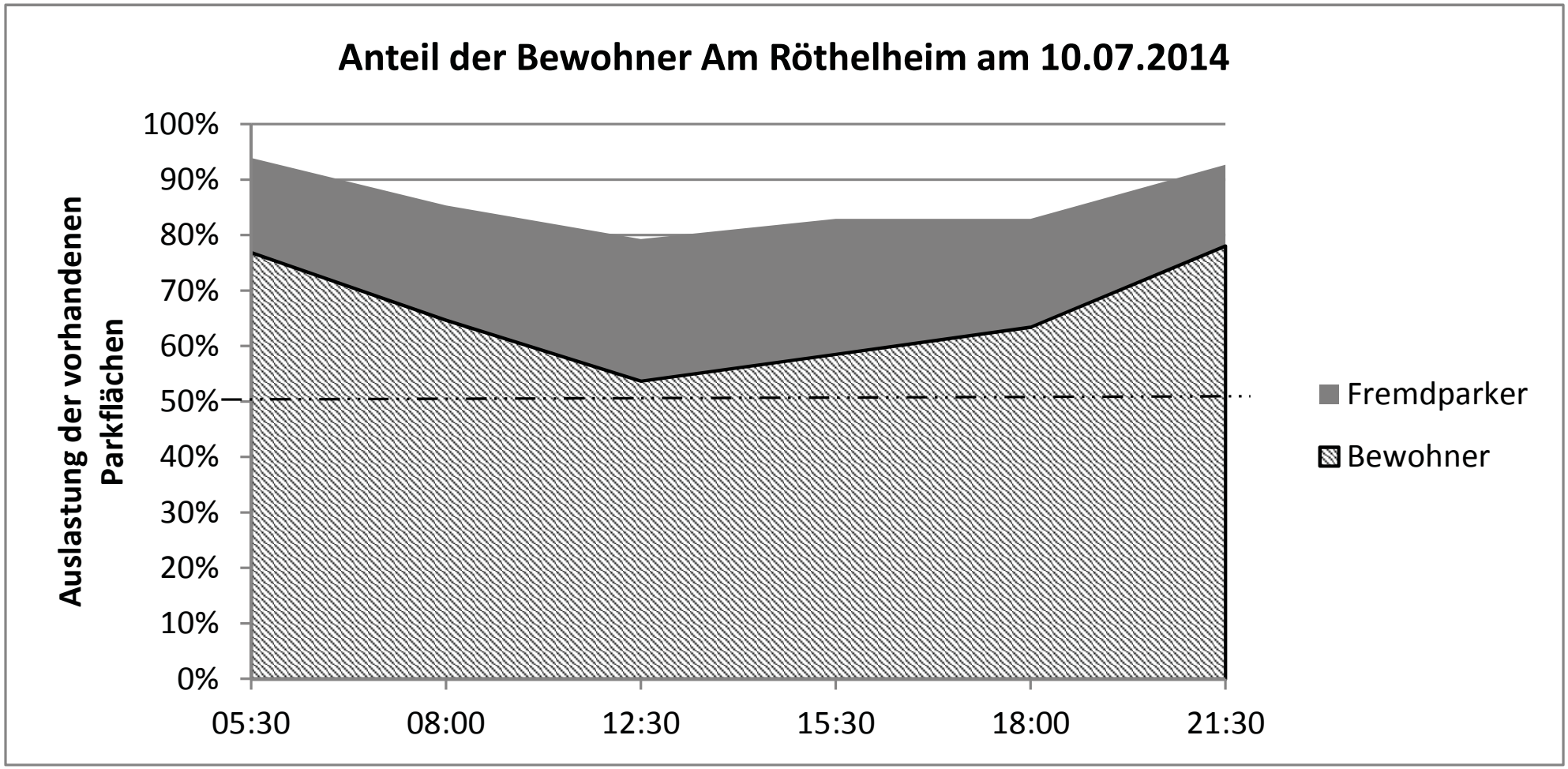
154/236


Auslastung in der Sophienstraße am 10.07.2014
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Freier Parkraum
Kurz- und Langzeitparker
Fahrzeuge zu Erhebungsbeginn
Fahrzeuge zu Erhebungsende
Dauerparker

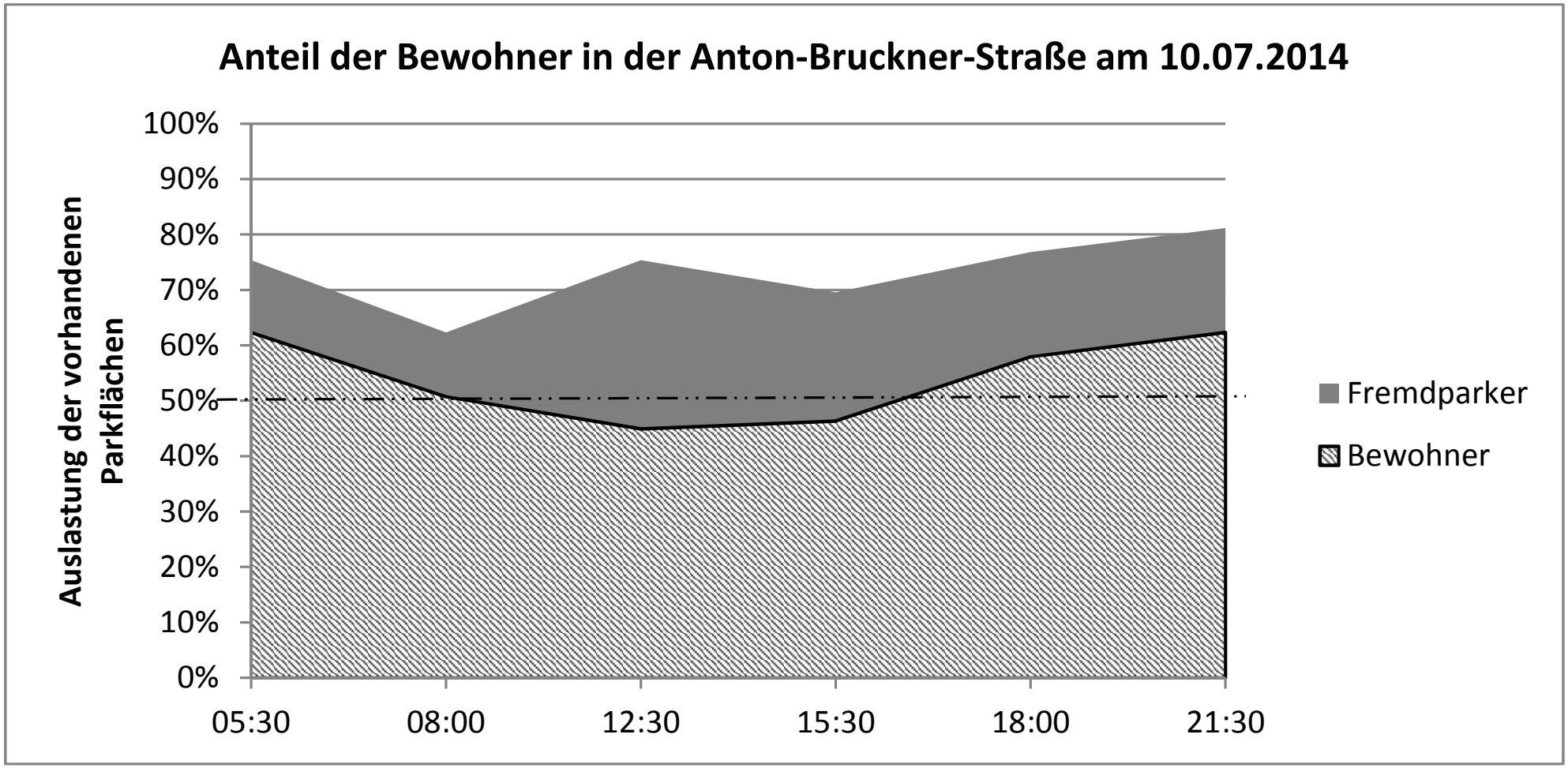
155/236

Anlage 4

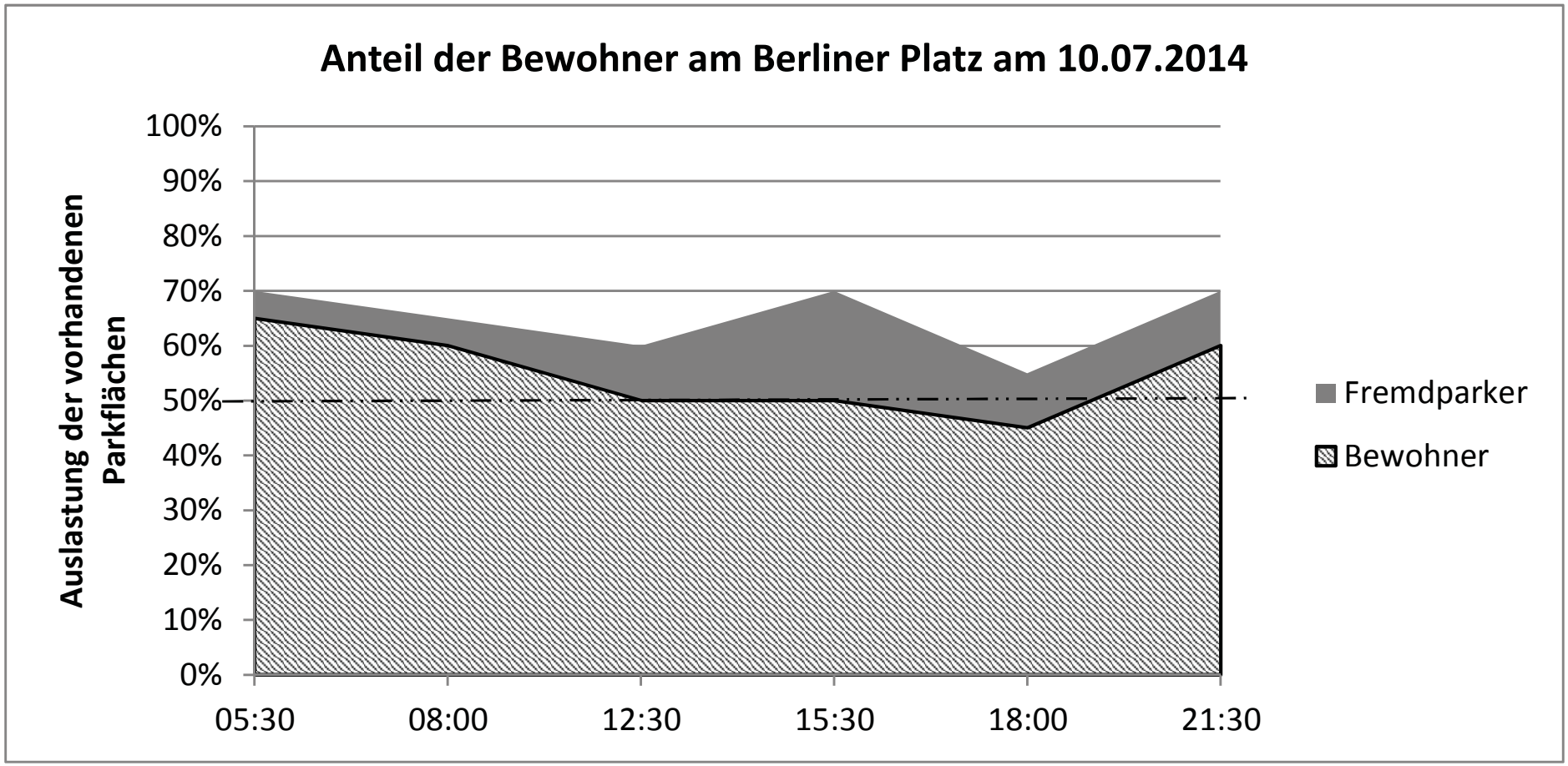

Anteil der Bewohner im Bewohnerparkgebiet 6a am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner


Anteil der Bewohner Am Röthelheim am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

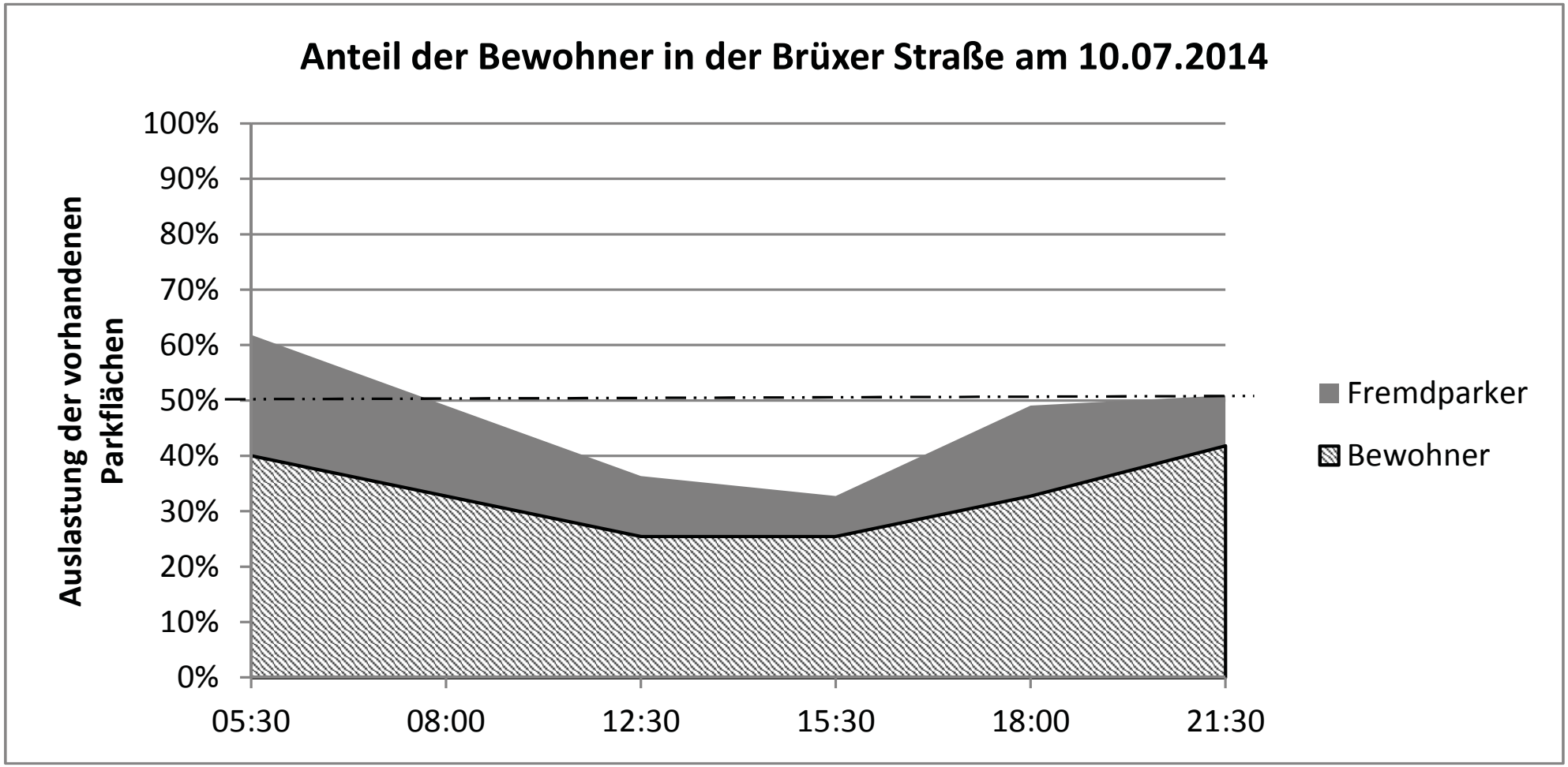
157/236


Anteil der Bewohner in der Anton-Bruckner-Straße am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

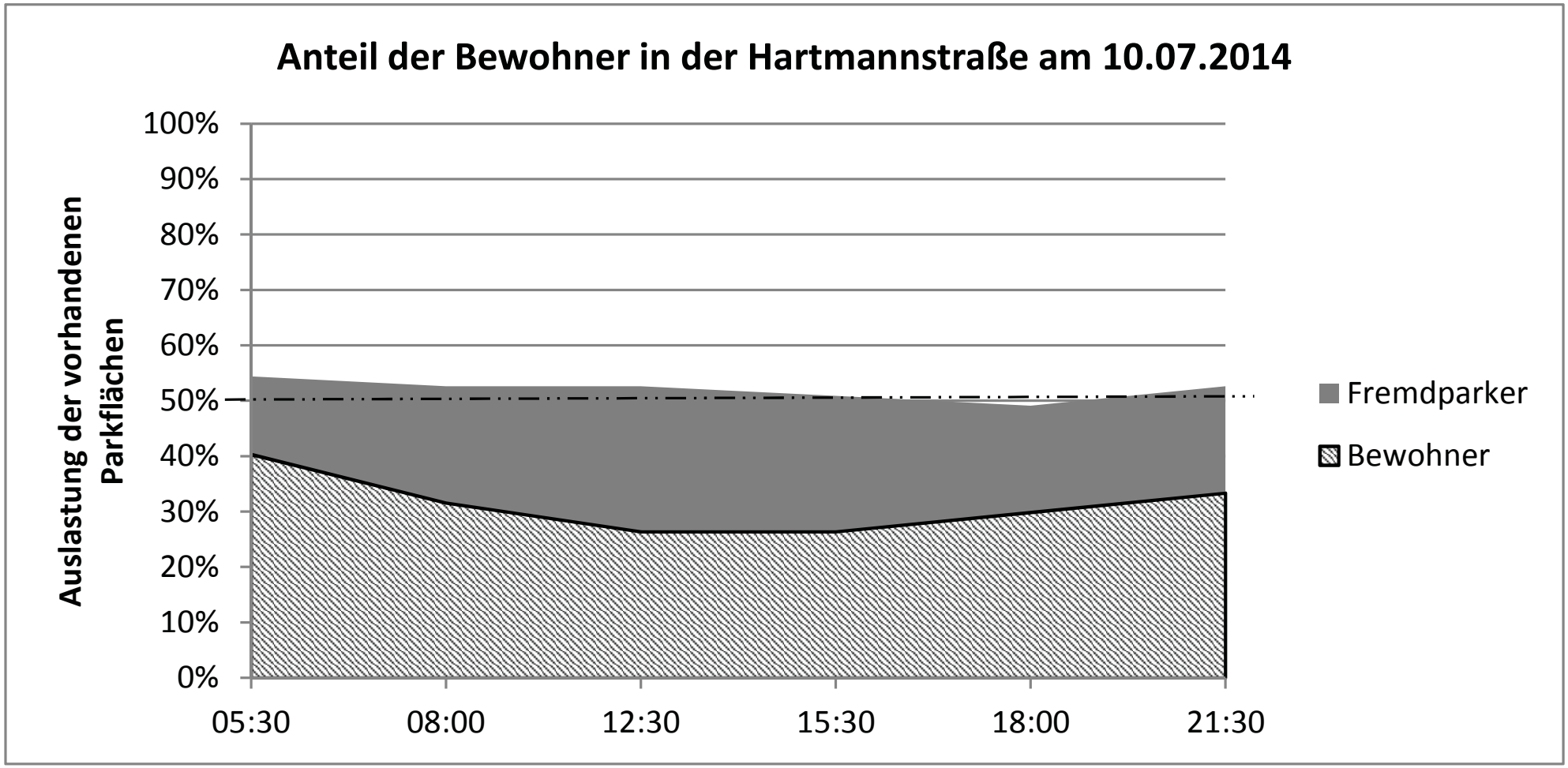
158/236


Anteil der Bewohner am Berliner Platz am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

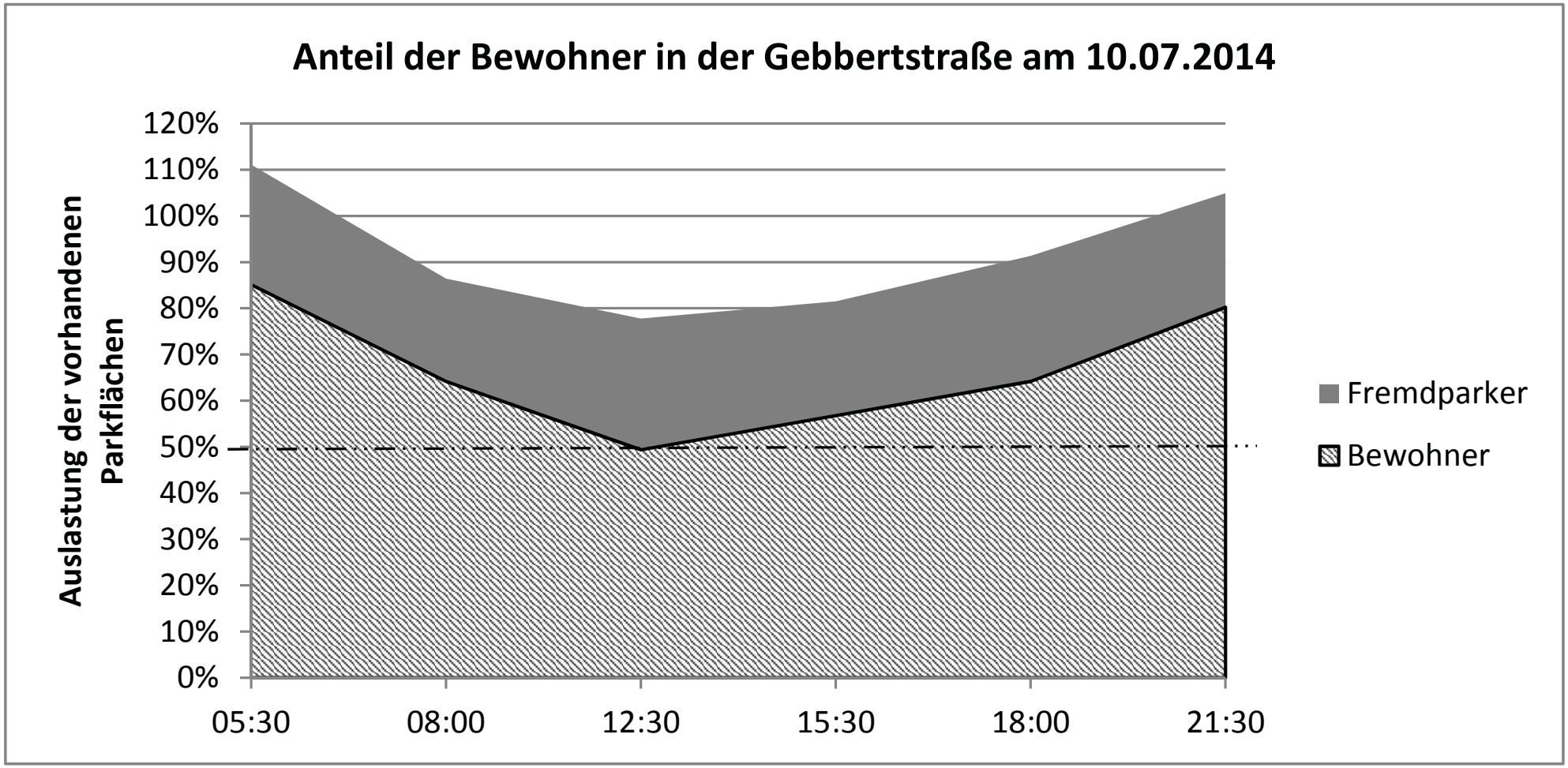
159/236


Anteil der Bewohner in der Brüxer Straße am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

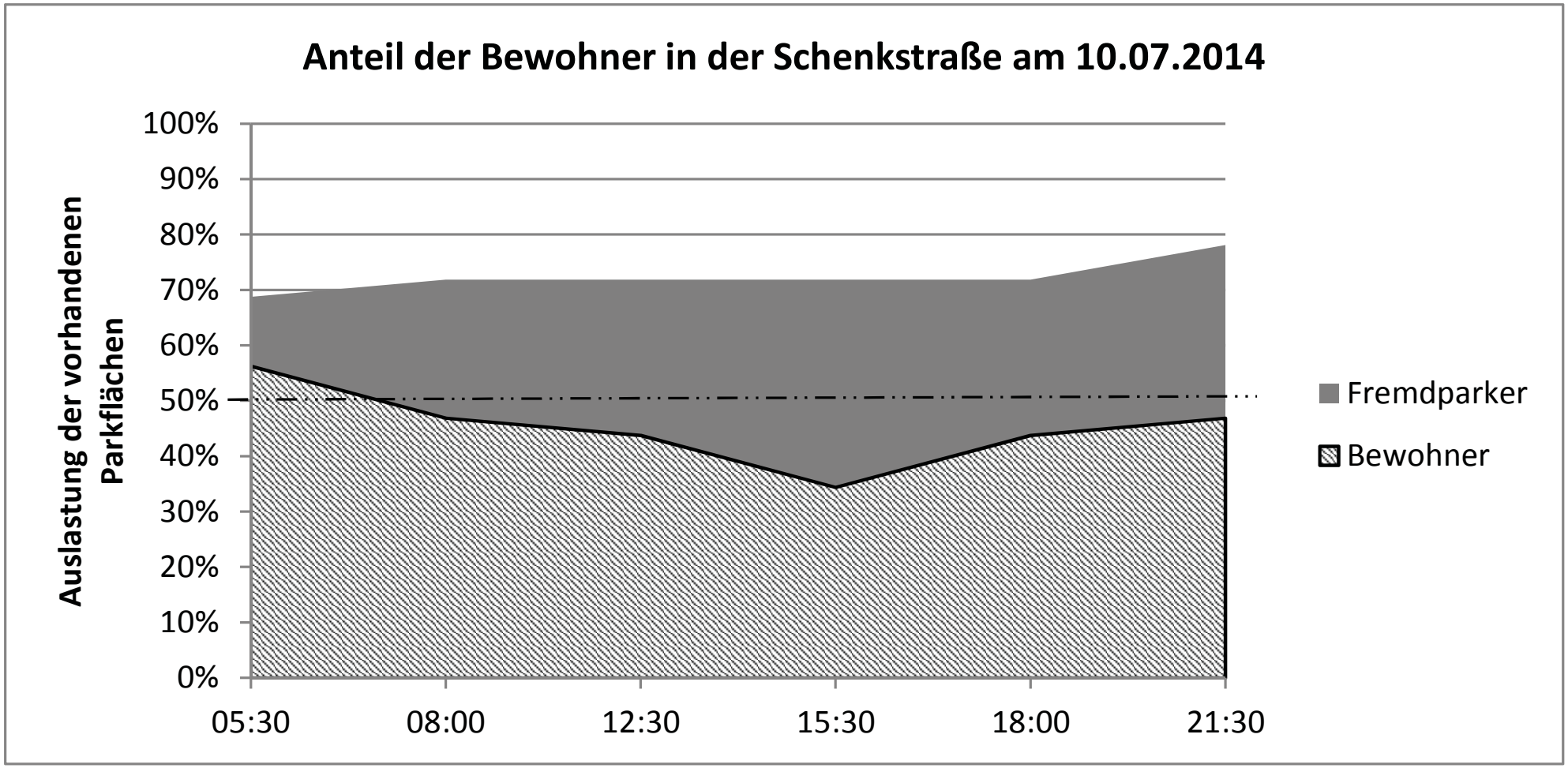
160/236


Anteil der Bewohner in der Hartmannstraße am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

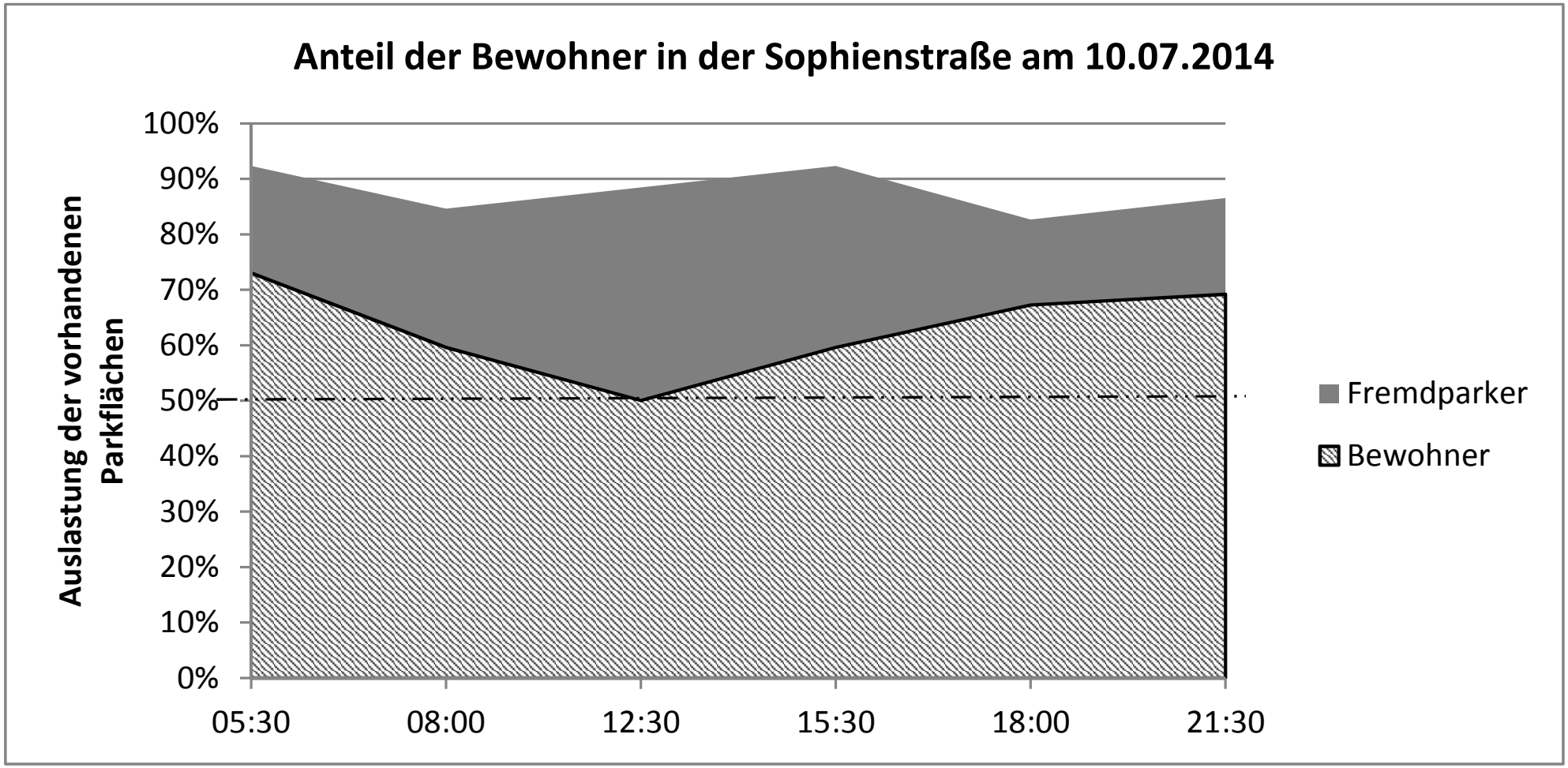
161/236


Anteil der Bewohner in der Gebbertstraße am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
120%
110%
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

162/236


Anteil der Bewohner in der Schenkstraße am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

163/236


Anteil der Bewohner in der Sophienstraße am 10.07.2014
Auslastung der vorhandenen Parkflächen
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
05:30
08:00
12:30
15:30
18:00
21:30
Fremdparker
Bewohner

164/236

Ö 17

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**613/036/2015**

Fraktionsantrag Nr. 048/2015 der FDP-Fraktion
Ampelschaltung Abfahrt A73 aus Nürnberg kommend sowie Ampelschaltung Baiersdorfer Ecke Bayreuther Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 048/2015 der FDP-Fraktion ist abschließend behandelt.

II. Begründung

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

Laut Fraktionsantrag (Anlage 1) sollen die Lichtsignalanlagen Baiersdorfer Straße / A73 und Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße zur Abwicklung der geänderten Verkehrsführung durch die Baustelle in der Martinsbühler Straße so optimiert werden, dass die geplanten Umleitungsverkehrsströme leistungsfähig abgewickelt werden können.

Die Verwaltung sieht hier ebenfalls die Erforderlichkeit, die Versorgung und Verkehrssteuerung der Lichtsignalanlagen zu optimieren und hat den Planungsprozess dazu bereits eingeleitet.

Die Steuergeräte beider Lichtsignalanlagen sind jedoch veraltet. Es ist den Mitarbeitern der Verkehrsplanung deshalb weder möglich, notwendige kurzfristige Versorgungsänderungen (v.a. die Grünzeiten) am Verkehrsrechner per Fernwartung einzuspielen, noch diese direkt per Laptop am Steuergerät zu versorgen. Bei jeder Versorgungsänderung ist eine kostenintensive externe Vergabe durchzuführen, deren Realisierung auch erst wesentlich später und weniger flexibel umgesetzt werden kann.

Aufgrund des Alters sind die Steuergeräte nicht mehr aufrüstbar, um diese Funktionalität zu ermöglichen. Weiterhin sind die Geräte aufgrund des Alters bereits vom Hersteller abgekündigt. Dies hat zur Folge, dass beschädigte Bauteile oder Bauteilgruppen vom Hersteller nicht mehr ersetzt werden können und somit im schlimmsten Fall ein Totalausfall die Folge wäre.

Deshalb ist eine Erneuerung der Steuergeräte beider Anlagen notwendig. Durch die Erneuerung der Steuergeräte und die Anbindung an den Verkehrsrechner werden Fernwartung und Online-Übertragung möglich. Es ergeben sich zeitnahe Eingriffsmöglichkeiten direkt am PC der Mitarbeiter der Verkehrsplanung. Die Qualität des Verkehrsablaufes kann überwacht werden.

Ein weiterer Vorteil bei Erneuerung (da auch die Ausrüstung mit Detektoren erfolgt) ist, dass eine verkehrsabhängige Steuerung implementiert wird.

Aus den genannten Gründen sollen die beiden Lichtsignalanlagen entsprechend der Anlagen 2 und 3 aufgerüstet werden. Die Umsetzung soll schnellstmöglich erfolgen, um die Umleitungsverkehrsströme durch die Baustelle in der Martinsbühler Straße mit kurzfristig angepassten Signalprogrammen leistungsfähig abwickeln zu können.

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

Die Lichtsignalanlagen Baiersdorfer Straße / A73 und Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße werden gemäß den Anlagen 2 und 3 umgebaut. Dazu sind neben dem Steuergerätetausch die Überarbeitung und Neuversorgung der Steuerungssoftware notwendig. Weiterhin sind zur Erfassung der Verkehrsströme Detektoren zu ergänzen. Für die Rechtseinbieger der Bayreuther Straße ist zusätzlich ein zweifeldiges Rechtssignal zu montieren, über welches eine Zugabezeit geschaltet werden wird.

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

Die Lichtsignalanlagen Dechsendorfer Straße / Anschlussstelle A73 Baiersdorfer Straße / A73 und Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße werden umgebaut und aufgerüstet. Dazu sind Änderungen an der Hardware sowie der Software (beides seitens Fa. SIEMENS) umzusetzen.

Die Kosten für diese Maßnahmen belaufen sich auf ca. 48.000,- €. In beschriebenem Einzelfall ist eine Finanzierung über die IP 541.800 Baukostenzuschüsse ICE/S-Bahn möglich. Diese Zuordnung konnte erreicht werden, da ein Zusammenhang mit dem Bahnprojekt besteht und diese Maßnahme zumindest z.T. als kreuzungsbedingt betrachtet wird. Dies wird jetzt von der Verwaltung auch mit der DB Projektbau verhandelt.

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

Investitionskosten:	€ 48.000,-	bei IPNr.: 541.800
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 541.800
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage 1: Fraktionsantrag Nr. 048/2015 der FDP-Fraktion
Anlage 2: Signallageplan Baiersdorfer Straße / A73
Anlage 3: Signallageplan Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 17

Fraktionsantrag gemäß § 28/ § 29 GeschO
Eingang: **16.03.2015**
Antragsnr.: **048/2015**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VI/61**
mit Referat:

FDP-Stadtratsfraktion ● Rathausplatz 1 ● 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1

91052 Erlangen

Stadträte:

Lars Kittel; Vorsitzender

Dr. Elisabeth Preuß; Bürgermeisterin

Dr. Jürgen Zeus

Felix Pierer von Esch

Geschäftsführung:
Christian Wolff

Erlangen, den 16. März 2015

Ampelschaltung Abfahrt A73 aus Nürnberg kommend sowie Ampelschaltung Baiersdorfer Ecke Bayreuther Straße

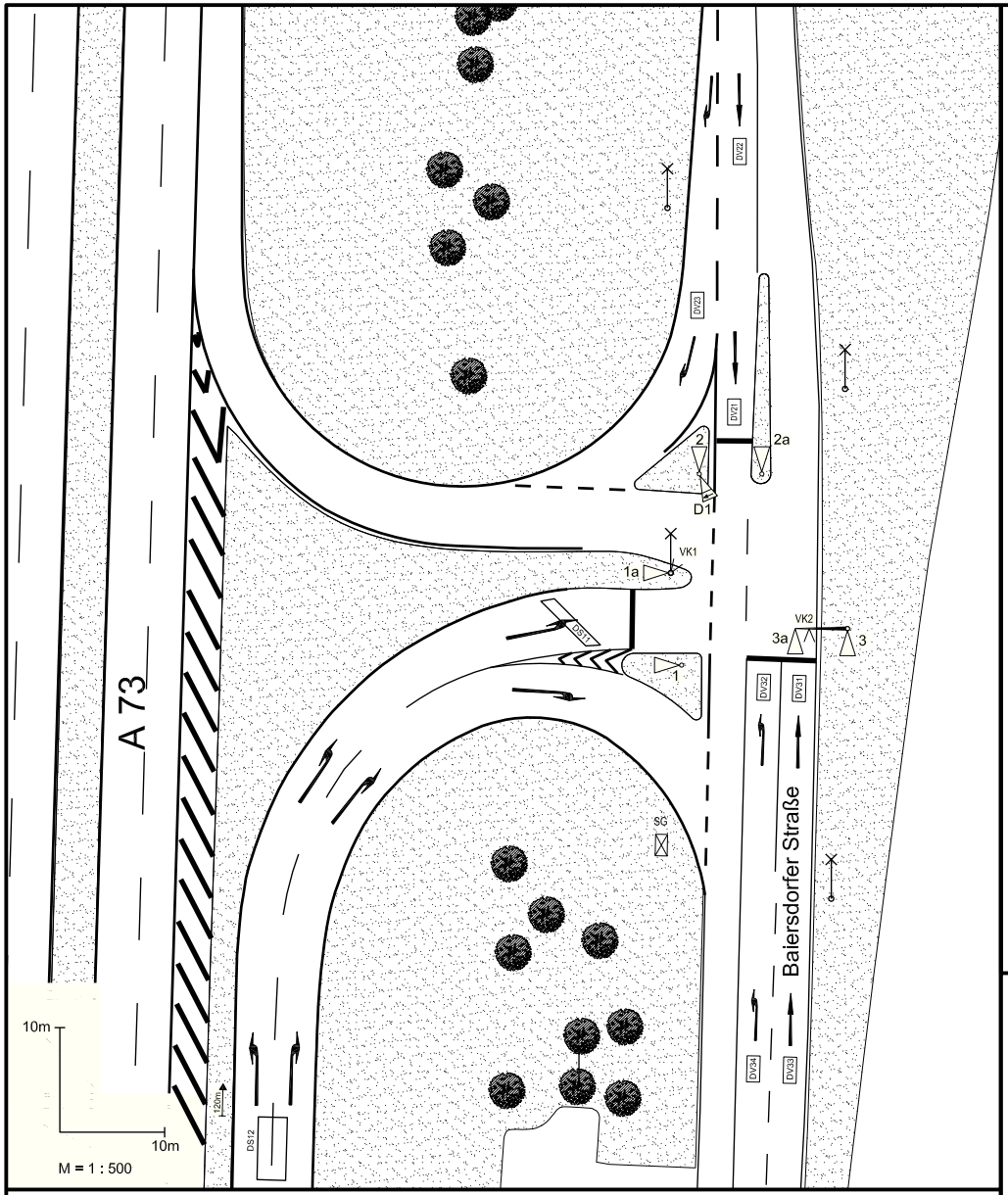
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

durch die Baumaßnahme an der Martinsbühler-Brücke steht der Stadtverkehr vor extremen Herausforderungen. Wir regen an die Ampelschaltung Abfahrt A73 aus Nürnberg kommend sowie Ampelschaltung Baiersdorfer Straße Ecke Bayreuther Straße im abendlichen Berufsverkehr in so weit zu überprüfen, dass ein besserer Abfluss des Verkehrs von der A73 ermöglicht wird. Hierzu wird es sicher auch erforderlich sein, beide Ampelschaltungen auf einander abzustimmen. Die Optimierung der Verkehrsprozesse im Zuge der Baumaßnahme ist sicherlich ein Lernprozess, bei dem noch einige Nachjustierungen erforderlich sein werden.

Mit freundlichen Grüßen,

gez.
Lars Kittel, Vorsitzender

FDP-Fraktion im Erlanger Stadtrat
Rathausplatz 1 ● Zimmer 131 ● 91052 Erlangen
Telefon: 09131 / 86 22 91 ● Fax: 09131 / 86 15 97 ● Email: fdp-stadtraete@stadt.erlangen.de
Sprechzeiten: nach Vereinbarung



LSA-Nr.: 165 Plan-Nr.: 2 Ausstattung der Signalgeber

1,1a	2,2a	3+3a	D1
			Ø 300

Signalverriegelungs- und Zwischenzeitmatrix

räumende Verkehrsströme	Signal-gruppen	einfahrende Verkehrsströme 1 (1)	2 (2)	3 (3)	4 (D1ge)	5 (D1gn)	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1		4	5													
2	2	5				5											
3	3	4															
4	D1ge																
5	D1gn		4														
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	

169/236

Bemerkungen:

Zwischenzeitberechnung vom: 04.03.2015 S1A

Räumzeiten Radfahrer berücksichtigt :
Baiersdorfer Straße

VK 1-2 ergänzt

RLS: 1, 2, 3

Gelbblinken: 1, 1a

Änderungen:
a.
b.
c.
d.

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Erlangen

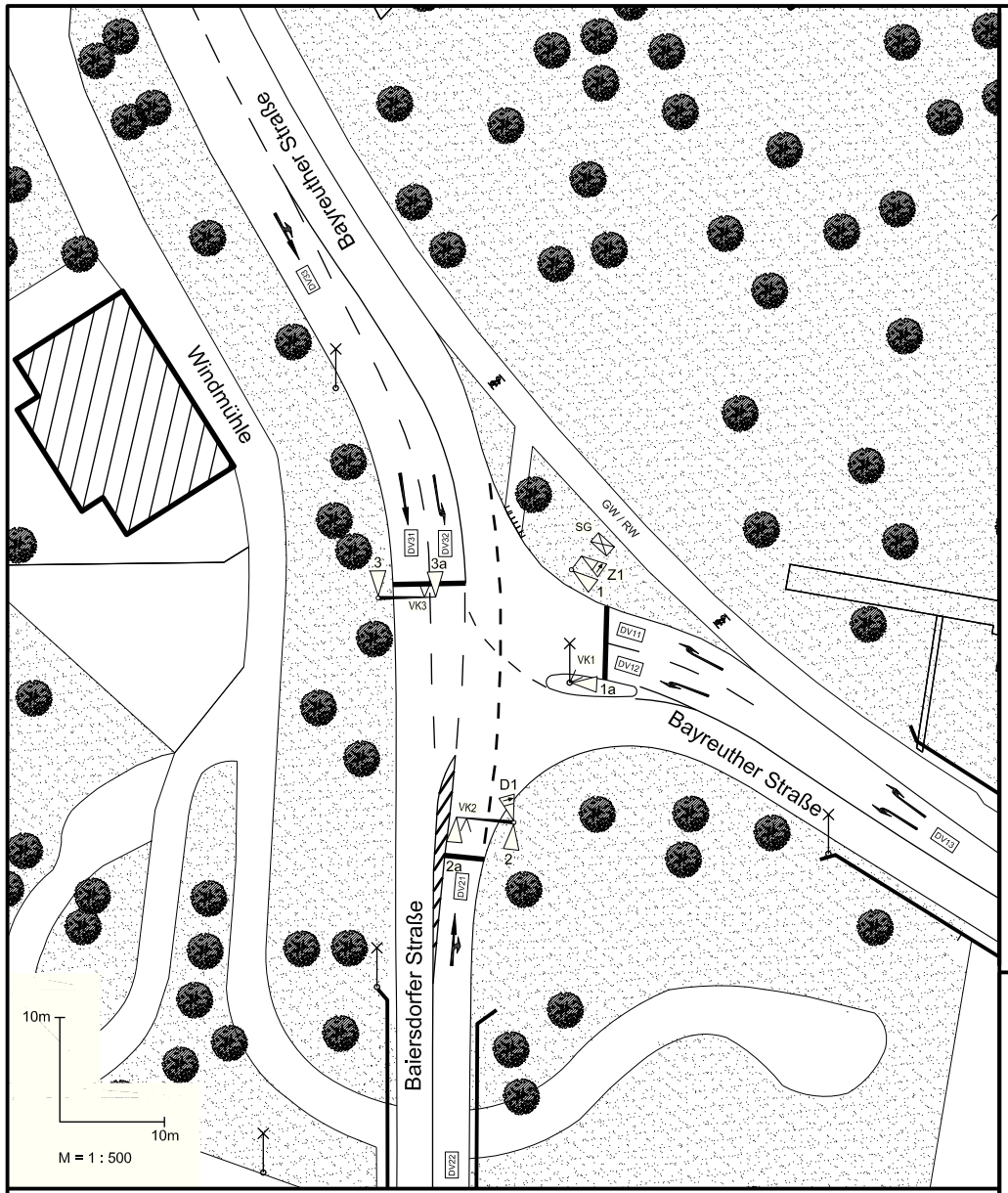
LSA 165 Baiersdorfer Straße / Anschlussstelle A73

Gerätetyp		Sachgebietsl.:	gez. i.V. Single
Steuerung	OCIT	Bearbeitung:	gez. Gilbert
In Betrieb ab:		Zeichnung:	gez. Heinz-Konanz

Plan-Nr. 2

Erlangen, gez. Dr. Korda Abteilungsleitung

Ö 17



LSA-Nr.: 173 Plan-Nr.: 1 Ausstattung der Signalgeber

1,1a	2+2a	3+3a	D1	Z1
			Ø 300	

Signalverriegelungs- und Zwischenzeitmatrix

Signal-gruppen		einfahrende Verkehrsströme 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
räumende Verkehrsströme		1	2	3	D1ge	D1gn	Z1										
1	1		4	6													
2	2	8				5	7										
3	3	4															
4	D1ge																
5	D1gn		5														
6	Z1		3														
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	

170/236

Bemerkungen:

Zwischenzeitberechnung vom: 04.03.2015 S1A

Räumzeiten Radfahrer berücksichtigt

Signalgeber Z1 / VK1-3 ergänzt

RLS: 1, 2, 3

Gelbblinken: 1, 1a

Änderungen:

a.
b.
c.
d.

Gerätetyp		Sachgebietsl.:	gez. i.V. Single
Steuerung	OCIT	Bearbeitung:	gez. Gilbert
In Betrieb ab:		Zeichnung:	gez. Heinz-Konanz

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Erlangen

LSA 173 Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße

Plan-Nr. 1

Erlangen, 04.03.2015
gez. Dr. Korda
Abteilungsleitung

Ö 17

Ö 18

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung	**611/054/2015**

Siemens Campus - Sachstand Masterplan Module 1 und 2

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	20.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Vorstellung Ergebnis Planerauswahlverfahren	StR	26.02.2015	Ö	MzK	---

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung zum Sachstand des Masterplans Siemens Campus für die Module 1 und 2 wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Sitzung des Stadtrates vom 26. Februar 2015 wurde das Ergebnis des Planerauswahlverfahrens mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil zum Siemens Campus Erlangen vorgestellt.
In der Zwischenzeit hat das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Architekturbüro KSP Jürgen Engel Architekten ihren Städtebaulichen Entwurf in Kooperation mit weiteren Planern und in Abstimmung mit der Verwaltung in Form eines Masterplans weiter ausgearbeitet.
In der Anlage 1 sind zum Sachstand 20. April 2015 neben dem Masterplan für den Siemens Campus auch

- die Leitlinien des Masterplans,
- die gegenüber dem Planerauswahlverfahren im Masterplan überarbeiteten Themen sowie
- die im Zuge des Masterplans noch zu vertiefenden Themen und Ausgabenpakete

aufgezeigt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Sachstand des Masterplans Siemens Campus Erlangen Module 1 und 2 dient zum gegenwärtigen Zeitpunkt als Grundlage für die Aufstellung der Bebauungspläne der Stadt Erlangen mit integrierten Grünordnungspläne Nrn. 435 und 436, die in gleicher Sitzung beschlossen werden soll.
In geeigneter Form (z.B. Gestaltungsfibel) sind die gestalterischen Leitlinien und Qualitätsziele des durch KSP Jürgen Engel Architekten erarbeiteten Masterplans im Weiteren in der Bebauungsplanung und bei der Realisierung einzelner Bauvorhaben zu sichern und umzusetzen.

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

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

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen: 1. Siemens Campus – Sachstand Masterplan Module 1 und 2

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Jürgen Engel Architekten

Masterplan M 1:6000

Leitlinien Masterplan

- Öffnung des Siemens Campus für die Öffentlichkeit
- Räumlicher Dialog zwischen Stadtstruktur im Westen und Natur im Osten
- Möglicher Erhalt wesentlicher bestehender Baumstrukturen
- Verbreiterung und Transformation der Wattstraße zur Grünen Achse, Durchwegung für Fußgänger und Fahrradfahrer
- S-Bahn-Station als Auftakt zur Grünen Achse in Modul 1
- Naturschutzgebiet Brucker Lache als Endpunkt der Grünen Achse
- eine weitere Grüne Achse im Süden parallel zur Wattstraße
- Aufweitungen und Pocket Parks nördlich und südlich der Grünen Achsen als identitätsstiftende Zentren der Module/Quartiere
- Vernetzung der Quartiere durch offene Grünzüge in Nord-Süd-Richtung
- Hochhaus als Landmark für Siemens Campus Erlangen und Gelenk zwischen der Grünen Achse Wattstraße und der Günther-Scharowsky-Straße
- Modellierung der Baukörper zu den Grünräumen
- Konzentration der öffentlichen Funktionen wie Gastronomie und Nahversorgung in den Erdgeschossen zu den Grünen Achsen hin
- Haupterschließung der Bürohäuser über die Grüne Achse
- Verkehrsberuhigung der Grünen Achsen
- Öffentliche Verkehrsanbindung/Erschließung für jedes Gebäude
- Einschränkung von motorisiertem Durchgangsverkehr in den Quartieren durch kurze Wege von den übergeordneten Straßen Paul-Gossen-Straße und Günther-Scharowsky-Straße zu den Parkhäusern
- Anzahl der Stellplätze gemäß Stellplatzsatzung

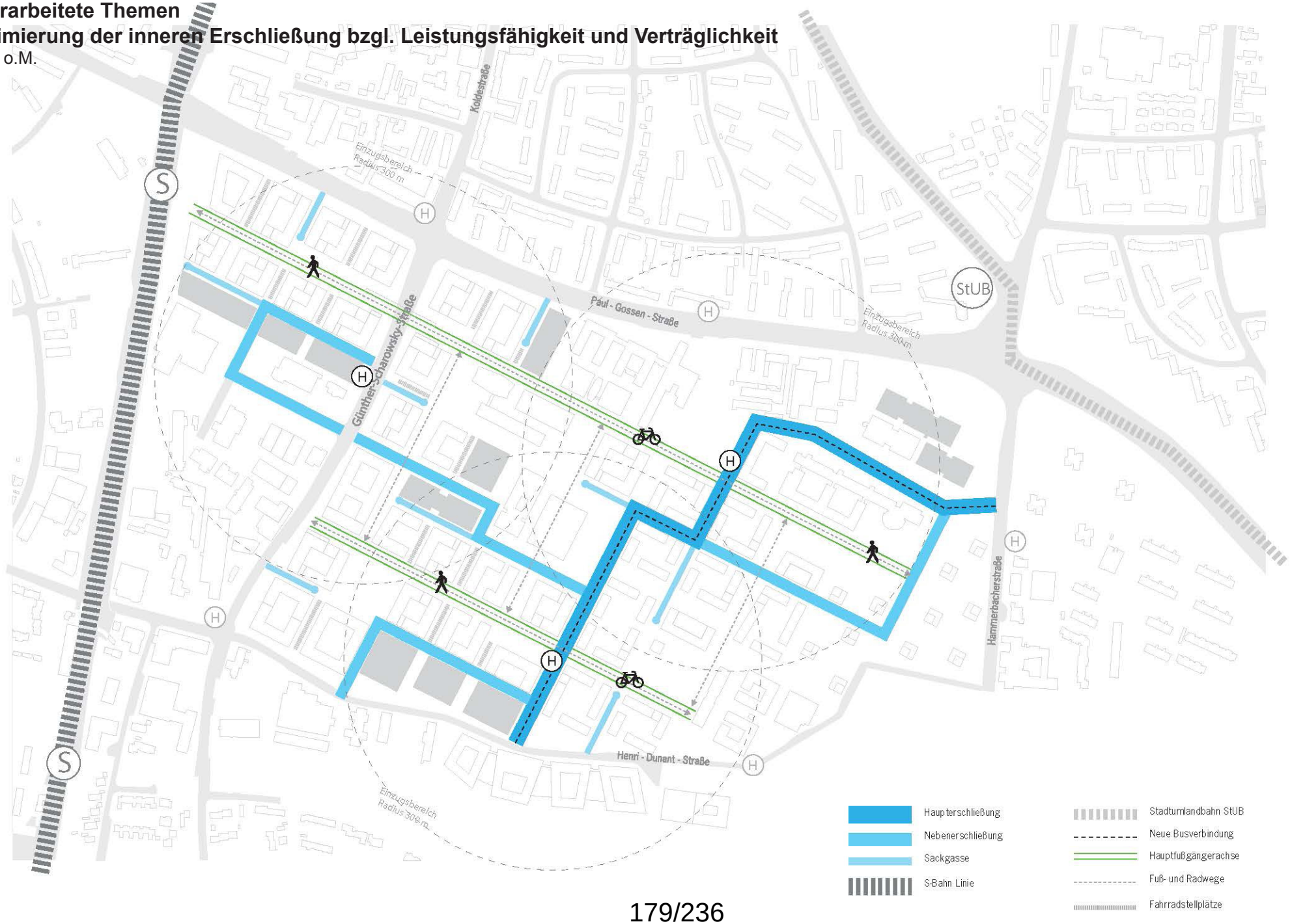
Überarbeitete Themen
Bauflucht Paul-Gossen-Straße
M 1:3000

Überarbeitete Themen
Bauflucht Günther-Scharowsky-Straße
M 1:3000

Überarbeitete Themen
Querung Günther-Scharowsky-Straße
M 1:2000

Überarbeitete Themen
Höhengefüge der Gebäude
M 1:2000

Überarbeitete Themen
Optimierung der inneren Erschließung bzgl. Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit
Pikto o.M.



Überarbeitete Themen
Aufwertung des Zugangs vom und zum S-Bahnhof in Modul 1
M 1:1000

Weiterzubearbeitende Themen Masterplan

- Verkehr außerhalb und innerhalb der Module
- Entree Campus vom S-Bahn-Haltepunkt
- Öffentliche und private Grün- und Verkehrsflächen
- Dachaufbauten
- Unterbaute Bereiche

Ö 19

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**611/052/2015**

Bebauungsplan Nr. 435 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 1 - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: Aufstellungsbeschluss

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	20.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
-/-

I. Antrag

Für das Gebiet zwischen Paul-Gossen-Straße, Günther-Scharowsky-Straße, Südgrenze der Grundstücke Flst.-Nrn. 481, 481/7, 481/10 - Gemarkung Bruck - und des Grundstücks Flst.-Nr. 1949/264 - Gemarkung Erlangen - sowie der Bahnlinie Nürnberg - Bamberg ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

II. Begründung

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

a) Anlass und Ziel der Planung
Das Unternehmen Siemens plant, auf dem Gelände seines bisherigen Standorts südlich der Paul-Gossen-Straße in den kommenden zwei Jahrzehnten ein zukunftsweisendes Campusquartier zu entwickeln. Dementsprechend soll das heutige Siemens-Areal durch ein qualitätvolles Konzept, welches u.a. hinsichtlich Nutzung, Gestaltung, Verkehr und Natur / Landschaft den o.g. Anforderungen gerecht wird, städtebaulich neu geordnet werden.
Hierzu hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein Planerauswahlverfahren mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil durch die Vorhabenträgerin Siemens Real Estate GmbH & Co OHG stattgefunden, dessen 1. Preis die Grundlage für die weitere Planung bilden soll. Die Entwicklung des Plangebiets wird unter Berücksichtigung eines übergeordneten Masterplans in Schritten erfolgen, d.h. dass sieben räumlich definierte Module nacheinander entwickelt werden.
Der Bebauungsplan Nr. 435 – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan bildet den 1. Bauabschnitt des Masterplans. Mit diesem Bebauungsplan sollen die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben geschaffen werden.

b) Geltungsbereich
Der Geltungsbereich umfasst das Grundstück Flst.-Nr. 481/9 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 482, 483, 485/5 und 565/2 der Gemarkung Bruck sowie die Grundstücke Flst.-Nrn 1949/124, 1949/126, 1949/306 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 996/10, 1949, 1949/95, 1949/127, 1949/129 und 1949/307 der Gemarkung Erlangen.

Die Größe des Planbereichs beträgt ca. 9,8 ha.

c) Planungsrechtliche Grundlage
Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Gewerbliche Bauflächen dargestellt. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Für die verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die Paul-Gossen-Straße, Günther-Scharowsky-Straße und Cumianastraße werden die Bebauungspläne Nr. 170, Nr. 251, Nr. 274 und der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 363 in Teilbereichen geändert.

d) Rahmenbedingungen
Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind u.a. zu berücksichtigen:

- Nutzung
  Hinsichtlich der geplanten gewerblichen Nutzungen sind das städtebauliche Einzelhandelskonzept (SEHK) und das in Erarbeitung befindliche Vergnügungsstättenkonzept der Stadt Erlangen zu berücksichtigen.
- Gestaltung
  Die Grundlage für die Gestaltung des Plangebiets bilden die Gestaltungsziele des Siegers des Planerauswahlverfahrens KSP Jürgen Engel Architekten GmbH.
  Die vorhandene Gebäudestruktur im Bereich des Modul 1 stellt keinen schützenswerten Bestand dar.
- Verkehr
  Unter Beachtung der übergeordneten verkehrlichen Rahmenbedingungen ist für das gesamte Quartier ein verträgliches und gleichzeitig leistungsfähiges Erschließungsnetz bezüglich des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Fußgänger- und Radverkehrs zu entwickeln. Dabei sind die Verkehrsführungen an den Knotenpunkten Paul-Gossen-Straße / Günther-Scharowsky-Straße und Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße, die Anbindungen der Erschließungsstraße für die Parkhäuser an die Günther-Scharowsky-Straße und Cumianastraße sowie die Fuß- und Radwegquerungen über die Günther-Scharowsky-Straße von besonderer Bedeutung.
- Anbindung S-Bahn-Haltepunkt
  Eine attraktive Anbindung des S-Bahn-Haltepunkts an die Grünachse bzw. an das gesamte Quartier einschließlich Bike + Ride ist von großer Bedeutung.
- Schallimmissionsschutz
  Beeinträchtigende Schallimmissionen, die insbesondere von Verkehrswegen (Straßenverkehr, Schienenverkehr) sowie Gewerbeflächen auf das Plangebiet einwirken und vom Plangebiet ausgehen, sind zu berücksichtigen.
- Natur und Landschaft
  Der vorhandene Baumbestand sowie der spezielle Artenschutz sind zu berücksichtigen.

e) Städtebauliche Ziele
Die übergeordneten städtebaulichen Ziele wurden bereits in der Ausschreibung zum Planerauswahlverfahren definiert. In einem urbanen Umfeld soll eine moderne Arbeitsumgebung mit Büro-, Forschungs- und Laborarbeitsplätzen entstehen. Dazu soll ein Großteil des alten Immobilienbestands schrittweise durch moderne Gebäudestrukturen ersetzt und die notwendige infrastrukturelle Anbindung geschaffen werden. Weiterhin sind u.a. attraktive Grün- und Freibereiche, Nahversorgungseinrichtungen, Gastgewerbe und ein neues Wohnquartier geplant, die ein vielfältiges Lebensumfeld bzw. eine urbane Nutzungsmischung von „Arbeiten – Forschen – Wohnen“ an diesem Standort gewährleisten. Insgesamt soll das neue Quartier, im Unterschied zum bisher abgeschlossenen Siemens-Betriebsgelände, öffentlich zugänglich und durchlässig sein.

Im Bereich des Modul 1 sollen verschieden große Bürogebäude entstehen. Parkhäuser werden im südlichen Teil des Gebiets angeordnet. Der Vorplatz an der S-Bahn Station im Westen des Baugebiets stellt einen prägnanten Campuszugang dar. Hieran wird die zentrale Grünachse des Siemens Campus, die sich vom S-Bahn-Haltepunkt im Westen ausgehend bis hin zum Landschaftsraum Brucker Lache im Osten zieht und in der die Haupterschließung für Fußgänger und Radfahrer liegt, angebunden. Eine attraktive Füßgänger- und Radwegquerung über die Günther-Scharowsky-Straße, die die Campus-Teile miteinander verbindet, ist wesentlich. Die Erschließungsstraße für die Parkhäuser wird an die Günther-Scharowsky-Straße und die Cumianastraße angebunden.

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 435 – Siemens Campus Modul 1 – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

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

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 435 für das Gebiet zwischen Paul-Gossen-Straße, Günther-Scharowsky-Straße, Südgrenze der Grundstücke Flst.-Nrn. 481, 481/7, 481/10 - Gemarkung Bruck - und des Grundstücks Flst.-Nr. 1949/264 - Gemarkung Erlangen - sowie der Bahnlinie Nürnberg - Bamberg (Anlage 1) nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zur Einsicht dargelegt wird.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch weiterhin Stadtspaziergänge und Informationsveranstaltungen zum Siemens Campus stattfinden.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange soll gleichzeitig mit der Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

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

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

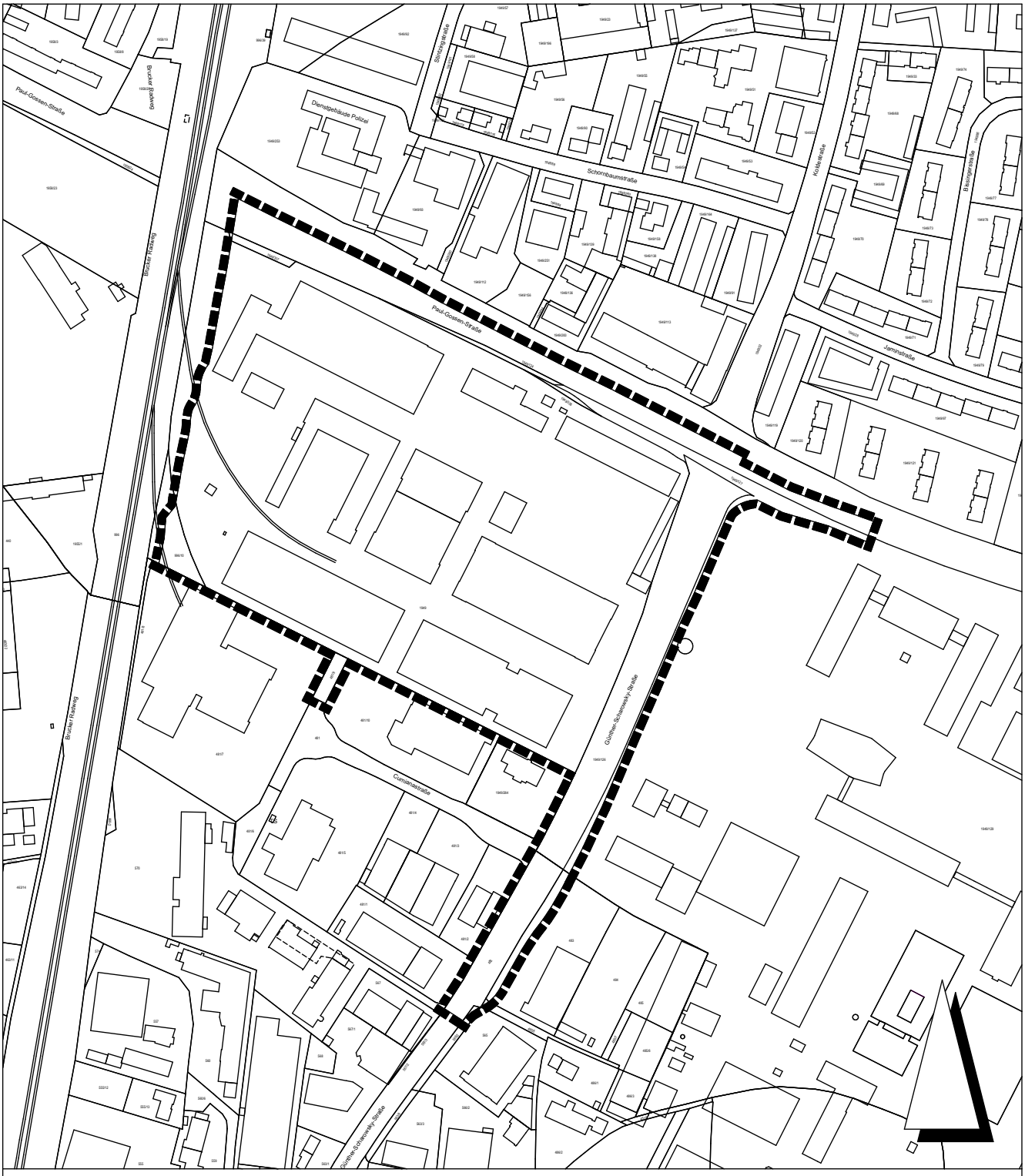
Ö 19

Anlage 1

Stadt Erlangen

Bebauungsplan Nr. 435

- Siemens Campus Modul 1 -



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

April 2015

Ö 20

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**611/053/2015**

Bebauungsplan Nr. 436 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 2 - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: Aufstellungsbeschluss

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Gutachten	
Stadtrat	20.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Für Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 484 und 485 - Gemarkung Bruck - sowie für das Grundstück Flst.-Nr. 1949/199 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95, 1949/127 und 1949/129 - Gemarkung Erlangen - südlich der Paul-Gossen-Straße und östlich der Günther-Scharowsky-Straße ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Das Unternehmen Siemens plant, auf dem Gelände seines bisherigen Standorts südlich der Paul-Gossen-Straße in den kommenden zwei Jahrzehnten ein zukunftsweisendes Campusquartier zu entwickeln. Dementsprechend soll das heutige Siemens-Areal durch ein qualitätvolles Konzept, welches u.a. hinsichtlich Nutzung, Gestaltung, Verkehr und Natur / Landschaft den o.g. Anforderungen gerecht wird, städtebaulich neu geordnet werden.
Hierzu hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein Planerauswahlverfahren mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil durch die Vorhabenträgerin Siemens Real Estate GmbH & Co OHG stattgefunden, dessen 1. Preis die Grundlage für die weitere Planung bilden soll. Die Entwicklung des Plangebiets wird unter Berücksichtigung eines übergeordneten Masterplans in Schritten erfolgen, d.h. dass sieben räumlich definierte Module nacheinander entwickelt werden.
Der Bebauungsplan Nr. 436 – Siemens Campus Modul 2 – mit integriertem Grünordnungsplan bildet den 2. Bauabschnitt des Masterplans. Mit diesem Bebauungsplan sollen die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben geschaffen werden.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn 483, 484 und 485 der Gemarkung Bruck sowie das Grundstück 1949/199 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95, 1949/127 und 1949/129 der Gemarkung Erlangen.
Die Größe des Planbereichs beträgt ca. 12,9 ha.

c) Planungsrechtliche Grundlage
Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Gewerbliche Bauflächen dargestellt. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 436 wird der nordwestliche Bereich des Bebauungsplans Nr. 251 überplant.

d) Rahmenbedingungen
Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind u.a. zu berücksichtigen:

- Nutzung
  Hinsichtlich der geplanten gewerblichen Nutzungen sind das städtebauliche Einzelhandelskonzept (SEHK) und das in Erarbeitung befindliche Vergnügungsstättenkonzept der Stadt Erlangen zu berücksichtigen.
- Gestaltung
  Die Grundlage für die Gestaltung des Plangebiets bilden die Gestaltungsziele des Siegers des Planerauswahlverfahrens KSP Jürgen Engel Architekten GmbH. Die im Geltungsbereich befindlichen Einzeldenkmäler des Architekten Hans Maurer (vgl. hierzu Punkt „Denkmalschutz“) und das Verwaltungsgebäude des Unternehmens Areva, das sich im nord-östlichen Bereich des Plangebiets befindet, bleiben im Bestand erhalten.
- Denkmalschutz
  Die in der Bayerischen Denkmalliste eingetragenen Einzeldenkmäler „Hochhausbau mit Plasma-Physikgebäude und vorgelagertem Kühlteich“ des Architekten Hans Maurer bleiben erhalten. Die entsprechenden Regelungen zum Denkmalschutz sind hierbei zu berücksichtigen. Ebenso wird im Bebauungsplanverfahren der Umgang mit dem „Ensemble Siemens Forschungszentrum“ einer Klärung zugeführt.
- Verkehr
  Unter Beachtung der übergeordneten verkehrlichen Rahmenbedingungen ist für das gesamte Quartier ein verträgliches und gleichzeitig leistungsfähiges Erschließungsnetz bezüglich des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Fußgänger- und Radverkehrs zu entwickeln. Dabei sind die Anbindung der internen Erschließungsstraße an die Günther-Scharowsky-Straße sowie die Fuß- und Radwegquerungen über die Günther-Scharowsky-Straße von besonderer Bedeutung.
- Schallimmissionsschutz
  Beeinträchtigende Schallimmissionen, die insbesondere von Verkehrswegen (Straßenverkehr) sowie Gewerbeflächen auf das Plangebiet einwirken und vom Plangebiet ausgehen, sind zu berücksichtigen. Wesentlich sind hierbei die Auswirkungen auf die nördlich der Paul-Gossen-Straße im Bestand vorhandene und östlich des Plangebiets vorgesehene Wohnbebauung.
- Natur und Landschaft
  Der vorhandene Baumbestand sowie der spezielle Artenschutz sind zu berücksichtigen.

e) Städtebauliche Ziele
Die übergeordneten städtebaulichen Ziele wurden bereits in der Ausschreibung zum Planerauswahlverfahren definiert. In einem urbanen Umfeld soll eine moderne Arbeitsumgebung mit Büro-, Forschungs- und Laborarbeitsplätzen entstehen. Dazu soll ein Großteil des alten Immobilienbestands schrittweise durch moderne Gebäudestrukturen ersetzt und die notwendige infrastrukturelle Anbindung geschaffen werden. Weiterhin sind u.a. attraktive Grün- und Freibereiche, Nahversorgungseinrichtungen, Gastgewerbe und ein neues Wohnquartier geplant, die ein vielfältiges Lebensumfeld bzw. eine urbane Nutzungsmischung

von „Arbeiten – Forschen – Wohnen“ an diesem Standort gewährleisten. Insgesamt soll das neue Quartier, im Unterschied zum bisher abgeschlossenen Siemens-Betriebsgelände, öffentlich zugänglich und durchlässig sein.

Im Bereich des Modul 2 sollen verschieden große Bürogebäude entstehen. Parkhäuser werden im südlichen Teil des Gebiets angeordnet. Die Einzeldenkmäler des Architekten Hans Maurer bilden den zentralen Freiraum des Campus entlang der Grünachse. Westlich daran angrenzend wird entsprechend der Bedeutung des Siemens-Standorts ein Hochhaus an der Günther-Scharowsky-Straße entwickelt, das den Campus städtebaulich markieren soll. Von der zentralen Grünfläche führt ein weiterer Grünzug in den Süden des Campus. Die interne Erschließungsstraße wird an die Günther-Scharowsky-Straße angebunden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 436 – Siemens Campus Modul 2 – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 436 für Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 484 und 485 - Gemarkung Bruck - sowie für das Grundstück Flst.-Nr. 1949/199 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95 und 1949/129 - Gemarkung Erlangen - südlich der Paul-Gossen-Straße und östlich der Günther-Scharowsky-Straße (Anlage 1) nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zur Einsicht dargelegt wird.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch weiterhin Stadtspaziergänge und Informationsveranstaltungen zum Siemens Campus stattfinden.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange soll gleichzeitig mit der Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 20

Anlage 1

Stadt Erlangen

Bebauungsplan Nr. 436

- Siemens Campus Modul 2 -

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

April 2015

Ö 21

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung	**611/037/2015/1**

SPD-Fraktionsantrag Nr. 75/2014: Bebauungsplan 411: Baumpflanzungen im öffentlichen Raum

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Abt. Stadtgrün, Ref. I, 1. Werkleitung EB 77

Bisherige Behandlung in den Gremien

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	10.03.2015	ö	Empfehlung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	10.03.2015	ö	Einbringung

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, in der Ausführungsplanung und Ausschreibung für die öffentlichen Flächen im Baugebiet 411 Baumarten zugrunde zu legen, die folgende Höhen erreichen:

- eine Wuchshöhe von 9 Metern in direkter Nähe zu den Gebäuden
- eine Wuchshöhe von 12 Metern bei einem Gebäudeabstand ab ca. 25 Metern, insbesondere wenn die Bäume in Baumgruppen stehen
- eine Wuchshöhe von 20 Metern im Freiflächenbereich östlich der Bebauung.
- eine Wuchshöhe von 7 Metern für die vier Bäume im Südwesten der Bebauung
- eine Wuchshöhe von 16 Metern für drei Bäume östlich des Spielrasens im südöstlichen Freibereich.

Der Antrag der SPD-Fraktion Nr. 75 vom 14.05.2014 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Energie-Plus-Siedlung

Das Baugebiet 411 soll als Energie-Plus-Siedlung realisiert werden. In der Jahresbilanz soll der Energieertrag durch erneuerbare Energien in dem Gebiet höher liegen als der jährliche Energiebedarf für Heizen, Warmwasserbereitung, Kühlen, Hilfsenergien und Haushaltsstrom.

Straßenraumgestaltung
Die raumbildende Wirkung von Bäumen hat bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wesentliche Bedeutung. Bäume erhöhen die Aufenthaltsqualität im Straßenraum, erleichtern die Orientierung und tragen zur Attraktivität des Wohnumfelds bei.

Ökologische und kleinklimatische Qualitäten
Bäume erfüllen in Baugebieten auch ökologische und kleinklimatische Funktionen. Sie spenden im Sommer Schatten, produzieren Sauerstoff und entziehen der Luft das Treibhausgas Kohlendioxid. Ein Baum wirkt wie ein großer Staubfilter, wodurch die Staubbelastung in baumbestandenen Straßen deutlich reduziert wird. Bäume erhöhen durch Verdunstung an sonnigen Tagen die Luftfeuchtigkeit und kühlen die nähere Umgebung. In dicht bebauten Wohnsiedlungen bieten sie vielen Tierarten Lebensraum und Schutz. Daher werden Baumpflanzungen in Neubaugebieten auch als Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft angerechnet.

Nutzung von Photovoltaikanlagen
Durch Pflanzung von geeigneten Bäumen im öffentlichen Raum soll die Verschattung von Photovoltaikanlagen auf den Dächern benachbarter Gebäude weitgehend vermieden werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Grünkonzept zum BPlan 411 werden Bäume im Straßenraum als gestalterische, raumbildende und ökologische Elemente vorgesehen. Die Anforderungen an die Auswahl der Baumarten wurden während der Aufstellung des Bebauungsplans im Rahmen eines solarenergetischen Gutachtens (Dr. Goretzki, Stuttgart) geprüft.

Standorte der Bäume
Entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Haupterschließungsachse (Goeschelstraße) sind einseitig Senkrechtparkplätze geplant, die durch Baumstandorte gegliedert werden. In den Wohnhöfen und in der Gebietsmitte sind öffentliche Plätze mit Bäumen vorgesehen. Im Grünzug soll eine Randeingrünung des Baugebiets mit Einzelbäumen entstehen.

Kronengrößen der Bäume
Aufgrund der Empfehlungen des o.g. Gutachtens, wonach die Baumhöhen im öffentlichen Bereich auf 12 m begrenzt werden sollen, wurden im integrierten Grünordnungsplan mittel- bis großkronige Bäume planerisch zugrundgelegt. Hierzu gab es folgende Überlegungen:

- Die Haupterschließungsachse im Baugebiet 411 wird eine Gesamtbreite von 12,5 m haben und soll als verkehrsberuhigte Mischfläche genutzt werden. Die Charakteristik dieses großzügigen Straßenraums mit seinen vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten erfordert eine angemessene Baumhöhe, um die gewünschte Raumwirkung zu erhalten.

- Bäume erreichen im Straßenraum wegen der engen Wurzelräume und der extremen stadtklimatischen Bedingungen (Wärme, Sonneneinstrahlung, Trockenheit) bei weitem nicht die von den Baumschulen angegebenen Höchstmaße.

- Zur Freihaltung des Lichtraumprofils für Müllfahrzeuge und LKW ist es erforderlich, die unteren Äste von Straßenbäumen bis zu einer Höhe von ca. 4,50 m zu entfernen. Kleinkronige Bäume würden dadurch einen Großteil ihrer Krone einbüßen - auch im ausgewachsenen Zustand.

- Im ländlich geprägten Erlanger Westen sollen bevorzugt landschaftstypische Bäume gepflanzt werden, die überwiegend den mittelkronigen Baumarten zuzuordnen sind. Die Auswahl standorttypischer kleinkroniger Baumarten für den Straßenraum ist gering.

- Durch Klimaveränderungen wird zukünftig die Bedeutung größerer Bäume in den Städten zunehmen, wenn zum Abbau von Hitzebelastungen eine stärkere Durchgrünung der Siedlungsbereiche erforderlich wird.

Gutachterliche Stellungnahme zu den Baumhöhen
Im Febr. 2015 wurde Herr Dr. Schulze Darup (Nürnberg) um eine Stellungnahme zu den Baumhöhen im geplanten Baugebiet 411 im Hinblick auf die Zielsetzungen einer Energie-Plus-Siedlung gebeten. Im Rahmen einer Güterabwägung stellt er fest, dass die Optimierung der solaren Gewinne allein kein Planungsziel sein könne und verweist auf die stadträumlichen und kleinklimatischen Funktionen der Bäume. Jedoch wäre das Ziel einer Energie-Plus-Siedlung aus seiner Sicht gefährdet, wenn Bäume in Gebäudenähe eine Wuchshöhe von 12 m erreichen würden. Er schlägt daher nach Standorten differenzierte Baumhöhen vor und gibt Empfehlungen zur Wuchsform (siehe Anlagen 2 und 3).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die im integrierten Grünordnungsplan zum BPlan 411 getroffene Festsetzung ermöglicht es, mittelkronige Baumarten auszuwählen, deren Wuchshöhen im unteren Bereich des Größenspektrums liegen. Dadurch kann die Verschattung gering gehalten werden, die stadträumlichen Funktionen der Straßenbäume bleiben jedoch erhalten.

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Änderung des integrierten Grünordnungsplanes zum BPlan 411 nicht erforderlich, da die notwendigen Konkretisierungen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden können.

Entsprechende Ziele wurden auch von der Stadtratsfraktions Grüne Liste im Fraktionsantrag Nr. 096/2014 und in dem gemeinsamen Antrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Grüne Liste Nr. 116/2014 formuliert, mit denen mehr großkronige Laubbäume im Stadtbereich zur Verbesserung des Stadtklimas und zur Einhaltung der UN-Klimaziele gewünscht werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher, in der Ausführungsplanung und Ausschreibung für die öffentlichen Flächen im Baugebiet 411 Baumarten zugrunde zu legen, die eine Wuchshöhe von 9 m in direkter Nähe zu den Gebäuden, eine Wuchshöhe von 12 m bei einem Gebäudeabstand ab ca. 25 m, insbesondere wenn die Bäume in Baumgruppen stehen, eine Wuchshöhe von 20 m im Freiflächenbereich östlich der Bebauung, eine Wuchshöhe von 7 m für die vier Bäume im Südwesten der Bebauung und eine Wuchshöhe von 16 m für drei Bäume östlich des Spielrasens im südöstlichen Freibereich erreichen können.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen:
Anlage 1 SPD-Fraktionsantrag Nr. 75/2014
Anlage 2 Stellungnahme Dr. Schulze Darup
Anlage 3 Übersichtsplan

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 21

Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO
Eingang: 14.05.2014
Antragsnr.: 075/2014
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: I/31
mit Referat: III/EB 77

Anlage 1

SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen

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

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus

91052 Erlangen

Datum
13.5.2014

AnsprechpartnerIn
Saskia Coerlin

Durchwahl
09131-862225

Seite
1 von 1

Antrag für den UVPA

Bebauungsplan 411: Baumpflanzungen im öffentlichen Raum

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die momentane Diskussion um die Pflanzung von Eschen im Ligusterweg (Bebauungsplan 410) hat gezeigt, dass im Bebauungsplan bei der Auswahl der Bäume entlang der Straße ganz offensichtlich keine Rücksicht auf die Passivhäuser und Solaranlagen genommen wurde, die sich dort befinden.
Im Baugebiet 411 soll eine Energie-Plus- Siedlung entstehen, bei der mit großem planerischem und finanziellem Aufwand das Energiekonzept festgelegt wurde. Dazu zählt auch die Vorgabe, dass auf Privatgrundstücken ein Pflanzgebot für Bäume bis maximal 6 m Höhe besteht.
Dagegen finden sich zahlreiche Bäume im öffentlichen Raum, die im Bebauungsplan mit "mittel bis großkronig" bezeichnet werden.
Um die zu erwartenden Kollisionen mit Passivhäusern und Solaranlagen zu vermeiden, beantragen wir die Überarbeitung des Bebauungsplanes in der Form, dass auch die Baumhöhen im öffentlichen Raum maximal 6 m betragen sollen.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Pfister Fraktionsvorsitzende	Felizitas Traub-Eichhorn Sprecherin für Verkehr	Dr. Andreas Richter Sprecher für Umwelt und Energie

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

Erlangen SPD

Bebauungsplan 411, Häuslinger Wegäcker Mitte

Energie-Plus-Siedlung: Stellungnahme zu den Baumhöhen

Auftraggeber: Stadt Erlangen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Bearbeitung: Dr. Burkhard Schulze Darup, Architekt, 90475 Nürnberg

Im Zuge der Erschließung des Baugebiets 411 haben sich Fragen zur Wuchshöhe der Bäume im Gebiet ergeben. Es sollen negative Auswirkungen auf das Ziel, der Schaffung einer Energie-Plus-Siedlung, ausgeschlossen werden.

Stadträumliche und ökologische Qualitäten von Bäumen im öffentlichen Raum haben eine hohe Bedeutung. Daher wird für die Umsetzung des integrierten Grünordnungsplanes zum Bebauungsplan 411 untersucht, welche Baumhöhen diesem Ziel Rechnung tragen, ohne zu starke einschränkende Wirkung auf die solaren Gewinne auszuüben. Die Fragestellung erfordert eine Güterabwägung zwischen zwei Belangen der Nachhaltigkeit: auf der einen Seite die Gestaltung des Freiraums – auf der anderen die energetische Beurteilung.

Prüfung zum Erreichen der Ziele des Plusenergie-Konzepts

Bei der Erstellung des Plusenergie-Konzepts wurde ein Schwerpunkt darauf gelegt, Ausgewogenheit hinsichtlich der unterschiedlichen Anforderungen zu erzielen, um das anspruchsvolle Ziel für die zukünftigen Bauherren mit einem hohen Maß an Motivation und Wirtschaftlichkeit zu verbinden. Bei der Festlegung der Baum-Wuchshöhen wird ein sehr direkter Einfluss auf die solaren Erträge genommen. Die Bäume im Straßenraum, den Wohnhöfen und direkt östlich der Bebauung im Freiflächenbereich haben bei zu hoher Auslegung auf mindestens 29 Gebäude eine direkte Auswirkung. Dazu kommen die zwölf Einheiten in der südlichen Bebauungszeile. Bei einer Wuchshöhe von 12 Metern wird es zu Beeinträchtigungen für die angrenzenden Gebäude kommen.

Passive solare Gewinne: Bei den benannten 29 Gebäuden stehen die Bäume im Wesentlichen in einem Abstand von sieben bis zwanzig Metern. Daraus ergeben sich deutliche bis starke Einschränkung bei den passiven solaren Gewinnen. Eine Quantifizierung ist sehr aufwendig, weil die Situation bei jedem Gebäude variiert. Es ist jedoch auf Basis von Erfahrungswerten davon auszugehen, dass in ungünstigen Fällen eine Einschränkung hinsichtlich des erreichbaren Heizenergiebedarfs von zwei bis über drei kWh/(m²a) gegeben ist, bei den Günstigeren im Bereich von etwa einer kWh/(m²a). Das „Hereinholen“ dieser letzten Kilowattstunden ist bei der Planung der Gebäude mit einem relativ hohen Aufwand verbunden und kann je nach Geschick des Planers einen Zusatzaufwand von 1.000 bis über 5.000 € bei den Baukosten erfordern. Deshalb fiel die Entscheidung, Gebäude mit ungünstiger Verschattungssituation nach dem etwas einfacher zu erreichenden Standard KfW Effizienzhaus 40 zu errichten, um dort wirtschaftliche Lösungen für die Bauherren zu erzielen.

Photovoltaik-Erträge: Die Auswirkungen von Verschattungen auf Photovoltaik-Anlagen schlagen sich im jährlichen Ertrag nieder. Bei einer Wuchshöhe von 12 Metern würden die angrenzenden Bäume bei den zweigeschossigen Gebäuden fünf bis sechs Meter über die Ebene der PV-Anlagen hinausragen. Da außerdem Teilverschattungen zu Einschränkungen des gesamten Stranges führen, liegen die Mindererträge für zahlreiche Gebäude in einem durchaus relevanten Bereich. Das führt für diejenigen

Bauherren zu einem unwirtschaftlichen PV-Betrieb. Bei einer Wuchshöhe von 9,00 Metern liegt der Baumwipfel zwei bis drei Meter über den PV-Anlagen. Das führt zu Mindererträgen, die jedoch vertretbar sind.

Aufgrund der beiden beschriebenen Punkte ist das Ziel der Energie-Plus-Siedlung gefährdet, wenn die jeweils an die Gebäude angrenzenden Bäume mit einer Wuchshöhe von 12,0 m gepflanzt würden. Ebenso wird darauf verwiesen, dass Wuchshöhen von nur sechs Metern zwar eine optimierte solare Nutzung erlauben, auf der Gegenseite jedoch keine angemessene städtebauliche Wirkung des Baumbestandes ermöglichen.

Empfehlungen

Im Sinn der eingangs angesprochenen Güterabwägung kann die Optimierung der solaren Gewinne allein kein Planungsziel sein. Deshalb gilt es, eine angemessene Höhe für die Bepflanzung zu finden. Einerseits sollte die Baumbepflanzung eine stadträumliche Funktion ausüben können und zudem einen angemessenen Einfluss auf das Mikroklima ausüben.

In diesem Sinn werden folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Für die Baumhöhen wird differenziert nach fünf Höhen
    a. Wuchshöhe 9 Meter im direkten Bezug zu den Gebäuden
    b. Wuchshöhe 12 Meter bei einem Abstand ab ca. 25 Metern, insbesondere wenn die Bäume in Baumgruppen stehen
    c. Wuchshöhe 20 Meter im Freiflächenbereich östlich der Bebauung
    d. Wuchshöhe 7 Meter für die vier Bäume im Südwesten der Bebauung
    e. Wuchshöhe 16 Meter für drei Bäume östlich des Spielrasens im südöstlichen Freiflächenbereich.
2. In den Wohnhöfen und entlang der Haupterschließungsachse wird eine einheitliche Wuchshöhe vorgeschlagen.
3. Die Wuchshöhen werden im anliegenden Plan aufgeführt und Vorschläge für die jeweiligen Baumstandorte unterbreitet.
4. Die Auswahl der Baumsorten sollte so erfolgen, dass bei den gebäudenahen Bäumen eher spitzkronige Arten zur Ausführung kommen. Es sollten ausschließlich Laubbäume gewählt werden. Zudem sollte der Astanteil eher niedrig liegen, sodass im Winter ohne Belaubung ein angemessener passiv-solarer Ertrag möglich ist.
5. Für die Baumpflanzungen in den Gärten sollten Wuchshöhen bis sechs Meter Verwendung finden. Ein angemessener Abstand zu den besonnten Fassaden wird empfohlen. Dazu könnte eine Vorschlagsliste erstellt werden von besonders empfehlenswerten Laubbäumen. Nadelgehölze in den Gärten sollten nicht höher als vier Meter sein.

aufgestellt: 31. März 2015

Dr. Burkhard Schulze Darup, Architekt

Ö 21

Bebauungsplan 411 - Häuslinger Wegäcker Mitte
Energie-Plus-Siedlung
Entwicklungsgebiet Erlangen-West II

Vorschlag: Baumhöhen

- A Baumhöhe 20 m
- B Baumhöhe 12 m
- C Baumhöhe 9 m
- D Baumhöhe 7 m
- E Baumhöhe 16 m

Dr. Burkhard Schulze Darup
30. März 2015

Ö 22

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung	**611/041/2015**

Bebauungsplan Nr. E 392 der Stadt Erlangen - Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: erneute öffentliche Auslegung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	12.05.2015	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	12.05.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 23, Amt 31, Amt 66 und EB77

Öffentliche Auslegung vom 22.04.2014 bis einschließlich 23.05.2014
Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (TöB) sowie städtische Fachämter

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Aufstellungsbeschluss	UVPA	15.09.2009	Ö	Beschluss	10:0
Billigungsbeschluss	UVPA	19.02.2013	Ö	Beschluss	13:0

I. Antrag

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.

2. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. E 392 der Stadt Erlangen - Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan wird geändert. Hinzu kommen die Teilflächen der Flst.-Nrn. 334, 346/2 und 355 der Gemarkung Eltersdorf, die Teilfläche Flst.-Nr. 205 der Gemarkung Hüttendorf und die Teilfläche Flst.-Nr. 248/1 der Gemarkung Bruck. Herausgenommen werden die Teilflächen der Flurstücke Nr. 295/2 und 331/2 der Gemarkung Eltersdorf. Weiterhin liegt jetzt die gesamte Fläche des Grundstücks Flst.-Nr. 355/1 der Gemarkung Eltersdorf innerhalb des Geltungsbereichs. Das Grundstück Flst.-Nr. 189/36 der Gemarkung Eltersdorf befindet sich nur noch als Teilfläche innerhalb des Geltungsbereichs.

3. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. E 392 – Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 14.01.2013 wird entsprechend der Anlage 2 geändert.

4. Gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB ist der Entwurf des Bebauungsplans Nr. E 392 der Stadt Erlangen - Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan in der geänderten Fassung vom 12.05.2015 erneut öffentlich auszulegen und die erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen. Gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 2 BauGB sollen Stellungnahmen nur zu den geänderten und ergänzten Teilen abgegeben werden können.

II. Begründung

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

a) Anlass und Ziel der Planung

Das Regnitztal durchzieht die Stadt Erlangen in Nord-Süd-Richtung und besitzt sowohl für den östlichen als auch den westlichen Stadtbereich eine große Bedeutung und Erholungsfunktion. Eine durchgängige Radachse von Nord nach Süd wäre sowohl für den innerstädtischen als auch für den überregionalen Radverkehr (z.B. Regnitztalradweg, Bayernnetz für Radler) von großer Bedeutung.
Jedoch konnte bis heute keine durchgängige Radachse im Talbereich realisiert werden. An drei längeren Abschnitten muss derzeit auf das städtische Straßensystem mit zum Teil größerem Kfz-Aufkommen ausgewichen werden (u.a. Eltersdorfer Straße ca. 11.500 Kfz/24h, davon ca. 600 Lkw). Durch das Bebauungsplanverfahren BP Nr. E 392 werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das bereits 1976 formulierte Ziel eines Lückenschlusses des Regnitztalradweges in Höhe des Eltersdorfer Ortskerns geschaffen. Dabei soll die geplante Wegestrecke nicht nur von Fußgängern und Radfahrern genutzt, sondern auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden können.
Mit UVPA-Beschluss vom 29.11.2005 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen für die Radwegeerstellung fortzuführen und mit den betreffenden Eigentümern konkrete Grundstücksverhandlungen aufzunehmen. Im Ergebnis der Gespräche stellte sich heraus, dass der Grunderwerb an verschiedenen Stellen nicht unproblematisch abzuwickeln wäre. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan bietet daher ggf. auch eine Rechtsgrundlage, den erforderlichen Grunderwerb notfalls durch ein Enteignungsverfahren sicherzustellen.

b) Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flst.-Nrn. 326/2 und 355/1 sowie Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 3/2, 56/3, 145, 156/2, 189, 189/36, 295/7, 327, 332, 334, 346/2, 349, 355, 356 und 424/2 der Gemarkung Eltersdorf.

Externe Ausgleichsflächen sind auf den Teilflächen der Flst.-Nr. 293 (A1) der Gemarkung Tennenlohe, der Flst.-Nr. 1614 (A2) der Gemarkung Eltersdorf, der Flst.-Nr. 205 (A3) der Gemarkung Hüttendorf und der Flst.-Nr. 248/1 (A4) der Gemarkung Bruck vorgesehen.

Der räumliche Geltungsbereich ist in Anlage 1 dargestellt.

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. E 392 der Stadt Erlangen – Lückenschluss des Regnitztalradwegs bei Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan.

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

Verfahrensstand

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 19.02.2013 den Entwurf des Bebauungsplans Nr. E 392 – Lückenschluss des Regnitztalradwegs bei Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 14.01.2013 gebilligt und die öffentliche Auslegung beschlossen.
Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung lag in der Zeit vom 22.04.2014 bis einschließlich 23.05.2014 öffentlich aus.
Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde gem. § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.
Bis zum Ende der Auslegungsfrist wurden Stellungnahmen vorgebracht, die in Anlage 2 be-

handelt werden. Weiterhin wurden im Rahmen der Ämterbeteiligung Änderungsvorschläge abgegeben, die teilweise berücksichtigt wurden.
Die vorgebrachten Äußerungen haben zu folgenden Änderungen der Planung geführt:

- Die öffentliche Verkehrsfläche wurde aufgrund eines zusätzlichen Flächenbedarfs für den Höhenausgleich insbesondere im Einmündungsbereich am Regnitzweg und im Bereich der Brücke sowie für einen 1 m breiten, für die breitflächige Entwässerung erforderlichen, straßenbegleitenden Grünstreifen verbreitert. Hinzu kommen die Verbreiterung des beidseitigen Banketts von 0,5 m auf 0,75 m und die Anpassung der Straßen- und Einmündungsradien an die landwirtschaftlichen Gliederzüge.
- Während des Baus des Geh- und Radwegs werden Flächen für die Baustelleneinrichtungen zur Lagerung von Materialien und Geräten sowie zur Abwicklung des Baustellenverkehrs benötigt. Diese Flächen für die Landwirtschaft mit einer Breite von ca. 3 m bzw. im Bereich der Biotopflächen 1,25 m werden unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme in ihren ursprünglichen Zustand zurückgeführt. Entsprechende Festsetzungen wurden im vorliegenden Bebauungsplan vorgenommen.
- Das Überschwemmungsgebiet Eltersdorfer Bach/Hutgraben wird nachrichtlich in den Bebauungsplan aufgenommen.
- Der im Bestand vorhandene Eltersdorfer Bach/Hutgraben wird nach § 9 (1) Nr. 16 BauGB als Wasserfläche festgesetzt.
- Auf der bereits existierenden Grünfläche zwischen der Schießhausstraße und dem Wiesengrundweg werden Pflanzungen von 6 mittel- bis großkronigen Bäumen ohne Standortbindung festgesetzt.
- Zudem wurden weitere Ergänzungen bei den Festsetzungen und Hinweisen zum Bebauungsplan und zur Grünordnung sowie Ergänzungen und Präzisierungen von Erläuterungen in der Begründung und im Umweltbericht vorgenommen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:		
Grunderwerb	ca. 13.000 €	bei IPNr.: 541.324
Wegebauarbeiten	ca. 135.000 €	bei IPNr.: 541.834
Brücke	ca. 95.000 €	135.000 € sind derzeit für
Grünflächen inkl.	ca. 10.000 €	nach 2018 vorgesehen.
Baumpflanzungen		Der zusätzliche Mittelbedarf von 105.000€ wird zum HH 2016 angemeldet.
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten:		bei Sachkonto:
Unterhaltskosten Weg	ca. 2000 €/Jahr	
Unterhaltskosten Brücke	ca. 3500 €/Jahr	
Für den Grünflächenunterhalt	ca. 950 € /Jahr	Aufstockung des Betriebsführungszuschusses EB 77
Ausgleichsmaßnahmen	ca. 1000 €/Jahr	
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☒ sind vorhanden auf IPNr. siehe v.g. Tabelle
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk siehe v.g. Tabelle
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

1. Übersichtslageplan mit Geltungsbereich
2. Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis

III. Abstimmung
siehe Anlage

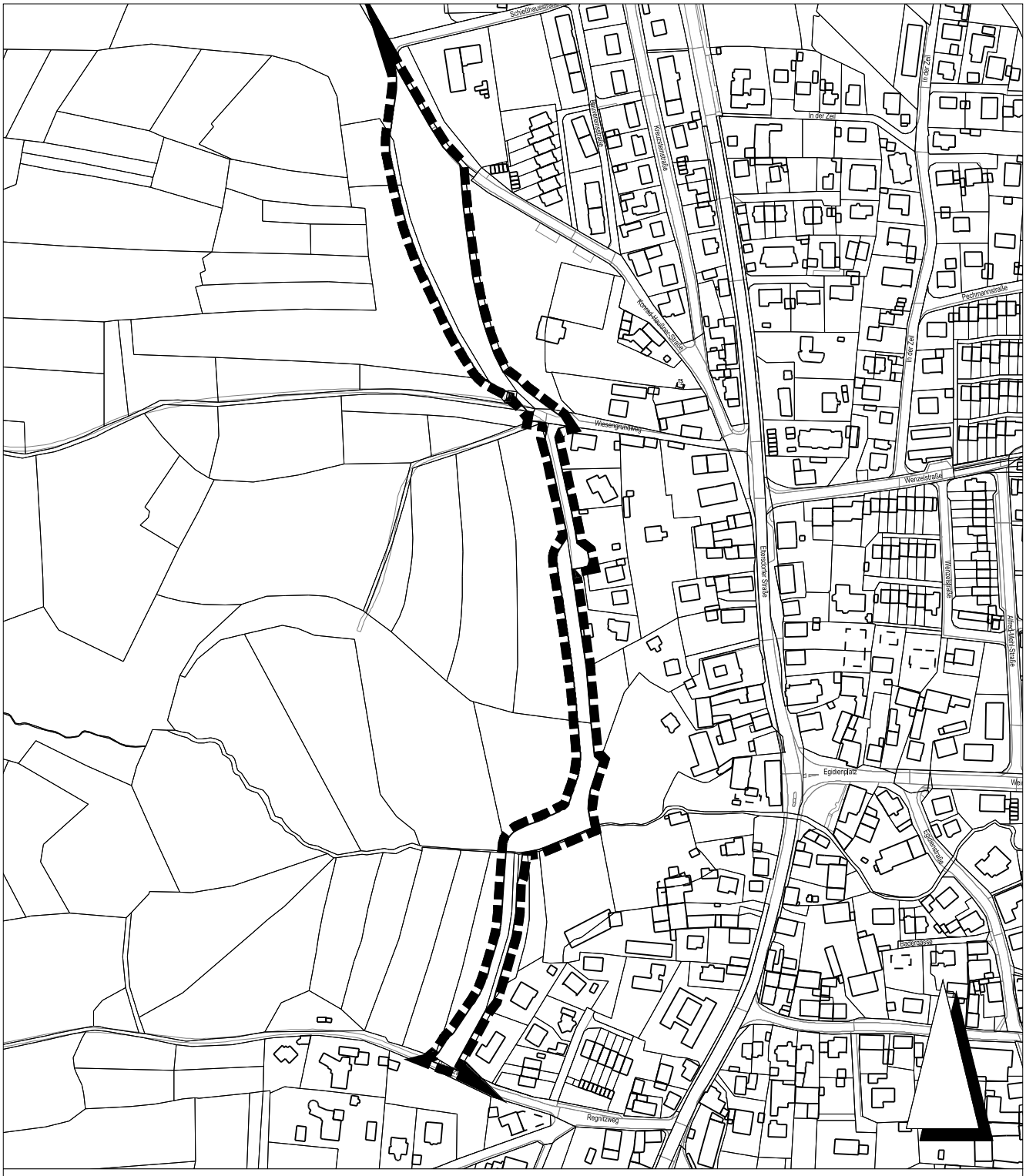
IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 22

Stadt Erlangen

Bebauungsplan Nr. E 392

- Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf -



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs - Planteil

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

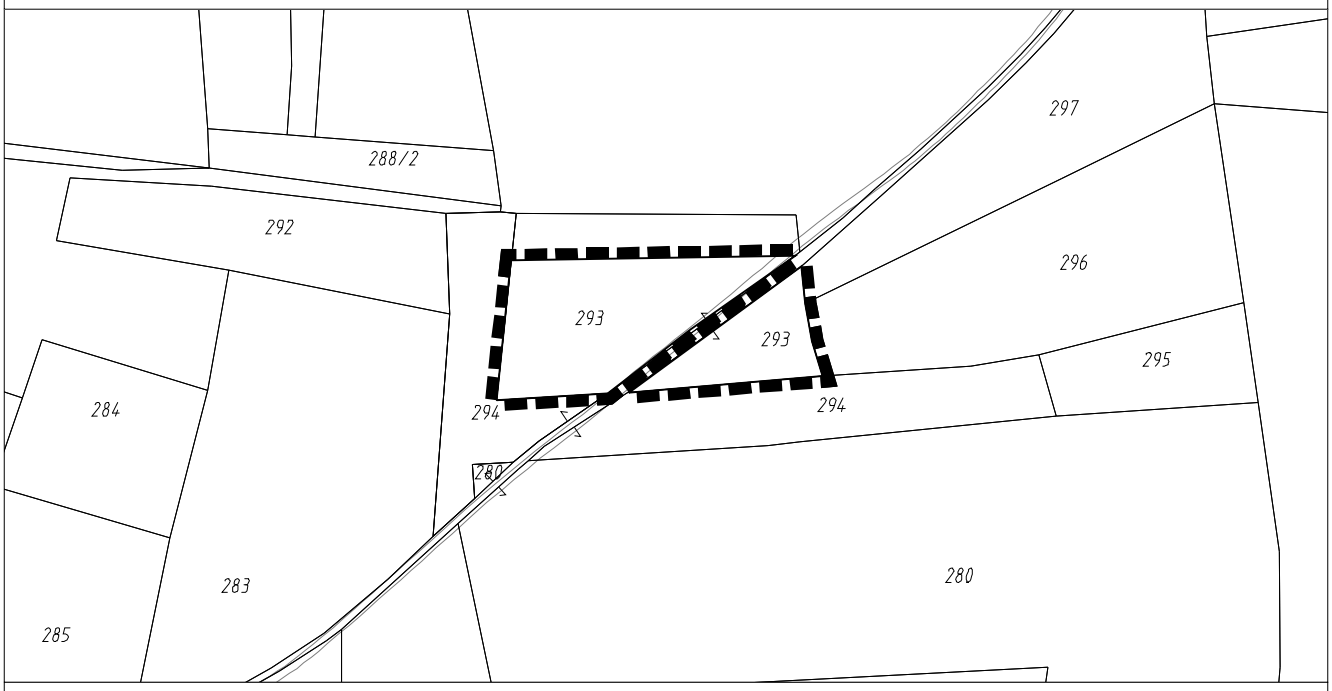
Stand: April 2015

Stadt Erlangen

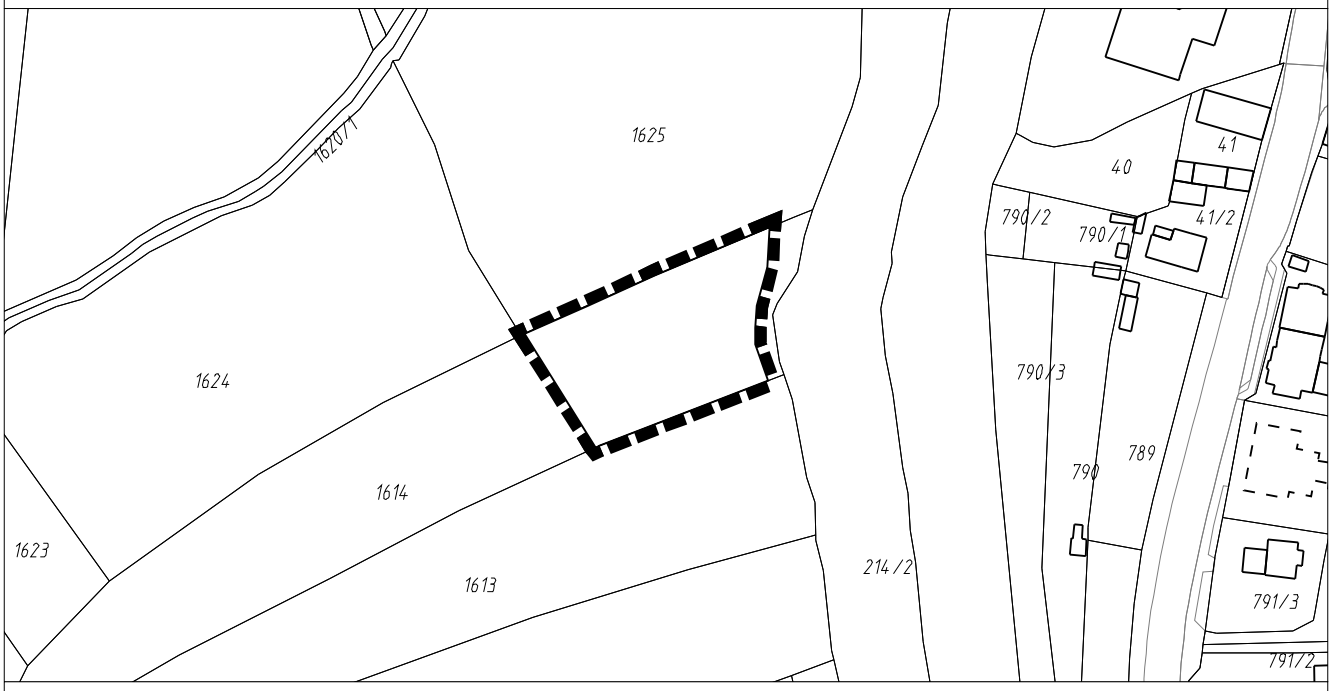
Bebauungsplan Nr. E 392

- Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf -

Externe Ausgleichsfläche A1
Gemarkung Tennenlohe



Externe Ausgleichsfläche A2
Gemarkung Eltersdorf



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs - externe Ausgleichsflächen

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

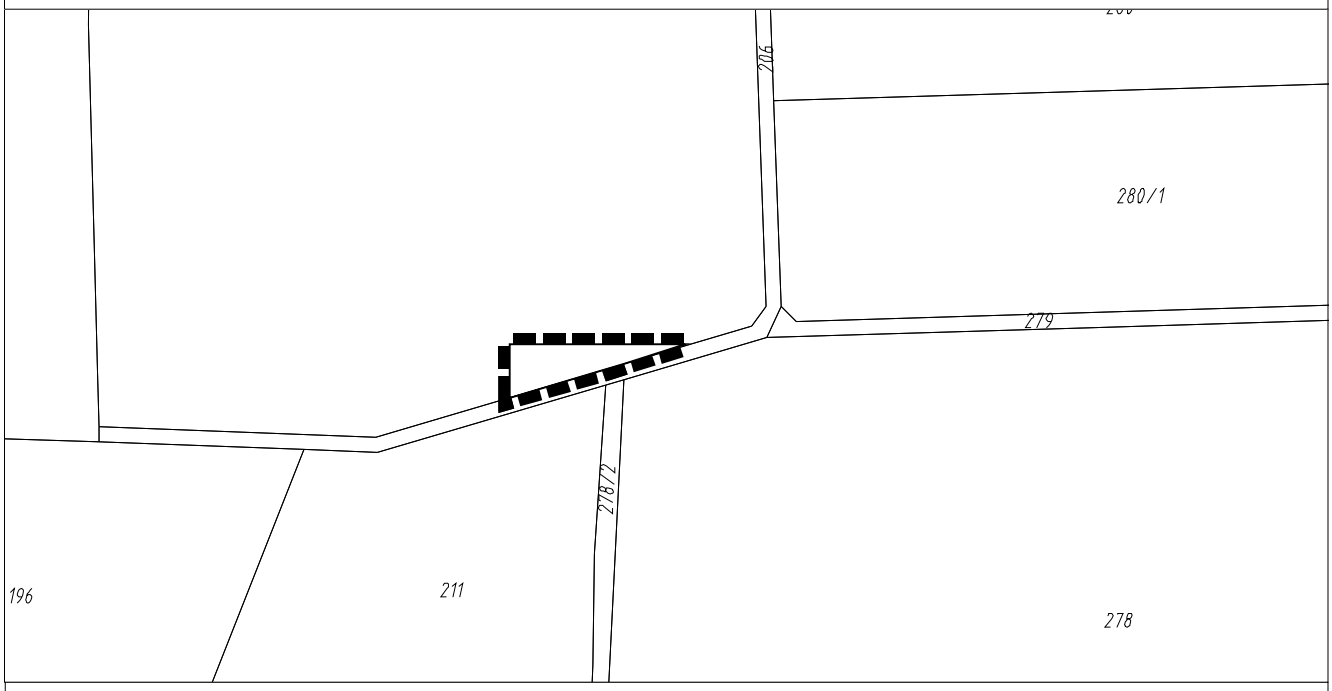
Stand: März 2015

Stadt Erlangen

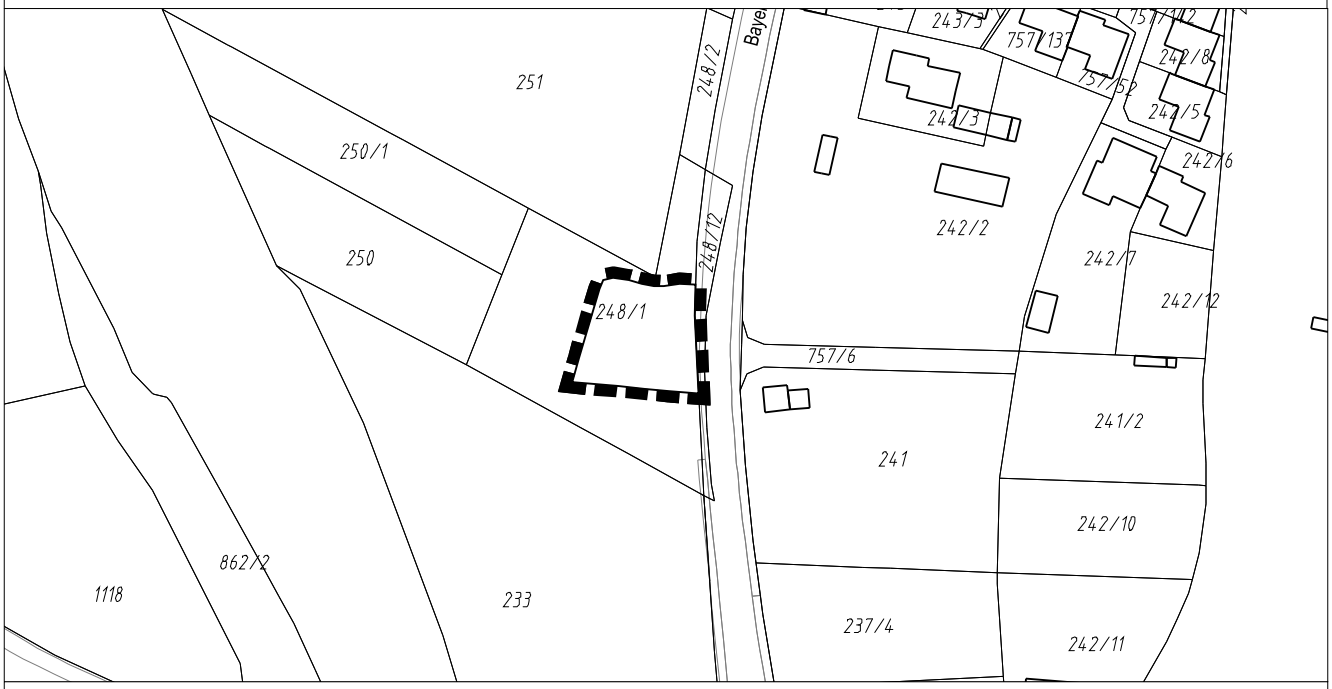
Bebauungsplan Nr. E 392

- Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf -

Externe Ausgleichsfläche A3
Gemarkung Hüttendorf



Externe Ausgleichsfläche A4
Gemarkung. Bruck



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs - externe Ausgleichsflächen

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stand: April 2015

Bebauungsplan Nr. E 392 der Stadt Erlangen – Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf –

Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 22.04.2014 bis einschließlich 23.05.2014

hier: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
1.	B 1	22.04.2014	1.	Der Bürger ist Eigentümer des Grundstücks Flst.-Nr. 356 – Gmkg. Eltersdorf. Er fordert, dass der geplante Weg möglichst nahe an seine Grundstücksgrenze geführt wird und nicht durch das Grundstück hindurch, da er möglichst wenig Land verlieren möchte.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Es wurde versucht, Zerschneidungen und Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Im Vergleich zum Vorentwurf des Bebauungsplans wurde der Anschluss des Radwegs an den Regnitzweg verändert, demnach um ca. 8m nach Westen verschoben, damit der landwirtschaftliche Verkehr entsprechend der notwendigen Fahrradien die neue Trasse ordnungsgemäß benutzen kann. Eine Verschiebung des Weges an die Flurstücksgrenze und eine daraus resultierende geringere Inanspruchnahme des Flurstücks Nr. 356 – Gmkg. Eltersdorf ist daher nicht möglich. Weiterhin ergibt sich aufgrund des erforderlichen Höhenausgleichs ein größerer Flächenbedarf im Einmündungsbereich des Regnitzwegs.
			2.	Für die abzutretende Fläche fordert der Bürger eine vernünftige Tauschfläche oder einen vernünftigen Verkaufspreis.	**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.** Die Forderung ist Gegenstand nachgelagerter Grunderwerbsverhandlungen, für die der Bebauungsplan die Basis bilden wird.
2.	B 2	22.04.2014	1.	Der Bürger ist Eigentümer des Grundstücks Flst.-Nr. 326/5 – Gmkg. Eltersdorf. Der Abstand des Weges zum Grundstück des Bürgers beträgt 0,5 m. Der Bürger fordert einen größeren Abstand zwischen seinem Grundstück und dem geplanten Radweg. Er bezieht sich auf die Forderung der Stadt, dass er zwischen seiner Grundstücksgrenze und der Garage einen Abstand von 1,5 m einhalten muss/musste, wodurch er Nutzfläche verloren hat. Der Bürger sieht eine Klage vor.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Eine öffentliche Verkehrsfläche darf direkt an einem privaten Grundstück angrenzen. Private baurechtliche Belange unterliegen einer Abwägung mit anderen Belangen. Aufgrund der stärkeren Flächeninanspruchnahme des Flurstücks Nr. 327 – Gmkg. Eltersdorf sowie den höheren Grundstückserwerbskosten für die Stadt Erlangen wird von einem größeren Abstand zwischen Grundstücksgrenze und Radweg abgesehen.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			2.	Die Befestigung des vorhandenen asphaltierten Wiesengrundweges reiche für die Baufahrzeuge nicht aus.	**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.** Während der Baumaßnahme ist das Gelände entsprechend zu sichern, sodass eine Befahrung des Wiesengrundweges mit Baufahrzeugen gewährleistet ist.
			3.	Aufgrund der auf dem Wiesengrundweg parkenden Pkw sei der Weg für landwirtschaftlichen Verkehr nicht geeignet.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Auf dem Wiesengrundweg sind keine Stellplätze ausgewiesen. Demnach darf der vorgesehene Verkehr durch parkende Pkw nicht behindert werden. Gegebenenfalls kann mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen darauf reagiert werden.
			4.	Der B Plan Nr. E 392 sei kein „Lückenschluss", da weitere Lücken innerhalb des Regnitztalradweges existieren.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der geplante Radweg stellt einen Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf dar. Dieser ist sowohl für den innerstädtischen als auch für den überregionalen Radverkehr von großer Bedeutung und ist ein wichtiger Schritt zur Realisierung einer durchgehenden Radwegeachse durch das Regnitztal. Der Titel „Lückenschluss“ bezieht sich auf einen Teilabschnitt des Regnitztalradweges und ist daher nicht irreführend.
	B 3	17.05.2014	1.	<u>Wertminderung der Grundstücke</u>: Die massive Bauart des Radweges zur Nutzung für Landfahrzeuge und die Trassenführung durch den Wiesengrund in den Regnitzweg machen aus den existierenden Sackgassen hoch belebte Durchfahrtswege. Den Anwohnern des Wiesengrundweges wird ein extremer Wertverlust ihrer Grundstücke zugemutet, da somit das ruhige Wohnen am Rand eines Land- und Vogelschutzgebietes beeinträchtigt wird.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der Verkehrswert eines Grundstücks ist von vielen Faktoren abhängig. So berücksichtigt der Grundstücksmarkt auch Umstände, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. Auswirkungen, welche die Planung in der Umgebung eines Grundstücks auf dessen Verkehrswert haben können, stellen für die planerische Abwägung keine erheblichen Belange dar, zumal sich die Wohngrundstücke außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Wertänderungen an Grundstücken nicht in die Abwägung einzustellen, sondern nur faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausge-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					hen. Zudem sind etwaige Auswirkungen nicht derart, als dass sie erheblich sind bzw. in einem landwirtschaftlich geprägten Ortsteil bzw. Ortsteilrand nicht in Kauf genommen werden müssten.
			2.	Extreme Lärmbelästigung: Für die Anlieger bedeute der Ausbau des Radwegs zur Nutzung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen eine hohe Verschmutzung der Wege vor den Grundstücken und eine extreme Lärmbelästigung, da auch an den Wochenenden, Sonn- und Feiertagen die Bauern aktiv auf den Feldern arbeiten.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Von einer extremen Lärmbelästigung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge kann nicht ausgegangen werden. Im Umweltbericht als Teil der Begründung wurde bereits erläutert, dass umweltrelevante Auswirkungen auf den Menschen bei Umsetzung der Planung nicht zu erwarten sind. So können Lärmgrenzwertüberschreitungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Aus dem zu erwartenden Verkehr werden auch keine relevanten zusätzlichen Luftbelastungen erwachsen. Aus der Sicht des Schutzgutes Mensch bietet der geplante Fuß- und Radweg unbestreitbare Vorteile im Bereich der Naherholung und der Substitution von motorisiertem Fahrverkehr durch nichtmotorisiertem Verkehr. Weiterhin ist anzumerken, dass Verschmutzungen auf öffentlichen Straßen nicht verhindert werden können. Jedoch ist der Verursacher nach § 32 StVO verpflichtet, die Verschmutzungen zu beseitigen.
			3.	Unfallgefahr: Der Rad- und Landfahrzeugweg wird auf den Wiesengrundweg geleitet und führt damit eng an den Ein- und Ausfahrten der Grundstücke entlang. Das bedeute für alle Verkehrsteilnehmer und die Anlieger erhöhte Unfallgefahr, denn es gibt dort keine erhöhten Fußwege, die extra Raum und Übersicht an den Ein- und Ausfahrten schaffen könnten.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Ein Konflikt zwischen landwirtschaftlichem Verkehr, Radverkehr, Anliegerverkehr und spielenden Kindern wird nicht erwartet. Der Wiesengrundweg ist eine öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der Tempo-30-Zone, die auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden darf. So gilt der Mischverkehr aus Fußgängern, Radfahrern, Anliegerverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr auf der verkehrsarmen Straße mit geringen Geschwindigkeiten als hinreichend sicher.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
	B 4	20.05.2014	1.	Lärmbelästigung: Der geplante Weg wird nur wenige Meter an dem Haus des Bürgers vorbeiführen, nahezu direkt vor der Garagenauffahrt. Der Balkon des Hauses liegt zu dieser Seite. Da der Weg so ausgebaut wird, dass dort auch landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren können, ist mit einer auch sonn- und feiertags extremen Lärmbelästigung zu rechnen. Die landwirtschaftlichen Fahrzeuge haben inzwischen enorme Größen erreicht, verbunden mit entsprechenden sehr hohen Dezibelzahlen in diesem geringen Abstand. Der Bürger geht von einer doppelten Lärmbelästigung aus, durch die Radfahrer und durch die Landmaschinen (Landwirte arbeiten von 7 Uhr bis 23 Uhr). Da angenommen wird, dass solch einen Verbindungsweg sowohl alle Landwirte als Anrainer als auch andere Landwirte z.B. zur Durchfahrt nach Hüttendorf nutzen werden, sei von einem nicht mehr abbrechenden Lärmpegel bis spät in die Nacht auszugehen. Ebenfalls seien Radwanderer vermehrt an *Sonn*- und Feiertagen unterwegs. Für den Bürger sei es in Zukunft nicht mehr möglich, sich ohne ständige Lärmbelästigung auf seinem Balkon oder vor dem Haus aufzuhalten. Der Bürger betont, dass ständiger Lärm gesundheitsschädlich ist, was eine wissenschaftlich anerkannte Tatsache darstelle.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Von einer extremen Lärmbelästigung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und auch Radfahrer kann nicht ausgegangen werden. Im Umweltbericht als Teil der Begründung wurde bereits erläutert, dass umweltrelevante Auswirkungen auf den Menschen bei Umsetzung der Planung nicht zu erwarten sind. So können Lärmgrenzwertüberschreitungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Aus dem zu erwartenden Verkehr werden auch keine relevanten zusätzlichen Luftbelastungen erwachsen. Aus der Sicht des Schutzgutes Mensch bietet der geplante Fuß- und Radweg unbestreitbare Vorteile im Bereich der Naherholung und der Substitution von motorisiertem Fahrverkehr durch nichtmotorisiertem Verkehr.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			2.	Erhöhte Unfallgefahr: Durch die Wegeführung entsteht sowohl an der Garagenauffahrt des Bürgers als auch an der Wegeausfahrt zum Regnitzweg eine enorm erhöhte Unfallgefahr. Mit den Radlern und Fußgängern werden vermehrt Kinder unterwegs sein. Auch die Landmaschinen stellen in der zu erwartenden Anzahl ein deutlich erhöhtes Gefahrenpotential dar.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Ein Konflikt zwischen landwirtschaftlichem Verkehr, Radverkehr, Anliegerverkehr und spielenden Kindern wird nicht erwartet. Der Wiesengrundweg und Regnitzweg sind öffentliche Verkehrsflächen im Bereich der Tempo-30-Zone, die auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden dürfen. So gilt der Mischverkehr aus Fußgängern, Radfahrern, Anliegerverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr auf den verkehrsarmen Straßen mit geringen Geschwindigkeiten als hinreichend sicher.
			3.	Erhöhte Einbruchsgefahr: Durch die Anbindung mit dem geplanten Radweg wird das recht abgelegene Grundstück zu einer bisher durch die Wiese abgeschlossenen Seite geöffnet und erheblich peripher frequentiert werden. Es falle damit viel mehr in den Fokus der Aufmerksamkeit, was immer auch Einbrecher anziehe. Die Anwohner seien demzufolge einer größeren Gefahr für Hab und Gut, im Ernstfall auch für die Gesundheit ausgesetzt. Entsprechende Gegenmaßnahmen an Haus und Grund gehen schnell in den fünfstelligen Bereich, ohne das der Bürger hierfür irgendeine Art von Entschädigung erhalten würde.	**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.** Die Befürchtung des Anliegers wird nicht geteilt. Die subjektive Einschätzung, dass durch die allgemeine Zugänglichkeit des Regnitzgrundes im Bereich zwischen Wiesengrundweg und Regnitzweg Einbrecher angezogen werden, ist auch angesichts der eher denkbaren Verstärkung der sozialen Kontrolle durch Nutzung des Weges spekulativ. Eine spezifische Erhöhung der Einbruchsgefahr durch die Öffnung des Gebietes für die Allgemeinheit ist nicht erkennbar und stellt eine potentielle Auswirkung dar, die im Ergebnis der Abwägung nicht berücksichtigt werden kann.
			4.	Erhebliche Grund- und Immobilienentwertung: Für eine Immobilie gebe es bekanntlich nur drei Kriterien: Lage, Lage und die Lage. Genau dies treffe für die Immobilie des Bürgers durch ihre Lage im besonderen Maße zu. Gelegen am Überschwemmungsgebiet, mit unverbaubarer Sicht und Ruhe an den Regnitzwiesen. Diese Ruhe würde durch den geplanten Radweg völlig zerstört werden. Zusammen mit den anderen oben angeführten Gründen würde sich der Wert der Immobilie dramatisch verringern. Es sei ein großer finanzieller Schaden zu Ungunsten der An-	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der Verkehrswert eines Grundstücks ist von vielen Faktoren abhängig. So berücksichtigt der Grundstücksmarkt auch Umstände, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. Auswirkungen, welche die Planung in der Umgebung eines Grundstücks auf dessen Verkehrswert haben können, stellen für die planerische Abwägung keine erheblichen Belange dar, zumal sich die Wohngrundstücke außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Wertände-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				wohner.	rungen an Grundstücken nicht in die Abwägung einzustellen, sondern nur faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen. Zudem sind etwaige Auswirkungen nicht derart, als dass sie erheblich sind bzw. in einem landwirtschaftlich geprägten Ortsteil bzw. Ortsteilrand nicht in Kauf genommen werden müssten.
			5.	Der Bürger kann auch seit Jahren beobachten, dass zahlreiche Pkw den Wiesenweg nach Hüttendorf benutzen, obwohl dort nicht gefahren werden darf.	**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.** Einer unerlaubten Nutzung der Wege durch Nichtberechtigte kann durch verkehrsrechtliche Anordnungen und Kontrollen begegnet werden.
	B 5	21.05.2014	1.	Der Bürger ist Eigentümer des Grundstücks Flst.-Nr. 420 – Gmkg. Eltersdorf. Der Rad- und Landfahrzeugweg würde mit einem Abstand von ca. 5 Metern an den Wohn- und Schlafräumen des Bürgers vorbeiführen, was aktuell bereits durch die Nutzung des vorhandenen Privatweges durch einen einzigen Bauern in den Sommermonaten zu einer starken Beeinträchtigung der Nachtruhe führe. Sollte der Weg erweitert und ausgebaut werden, würde das zu einer drastischen Erhöhung an Lärmbelästigung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge führen, die vorzugsweise in den Abendstunden unterwegs sind. Außerdem vermutet der Bürger, dass ihm ungehindert ins Schlafzimmer geguckt werden kann. Bedingt durch die erhöhte Lage des Wohnhauses müsste ein ca. 2,5 m hoher Lärm- und Sichtschutz entlang des Wohngebäudes errichtet werden, um die Privatsphäre der Familie zu schützen. Aus den vorgenannten Gründen würde dies zu einer starken Wertminderung des Anwesens führen, die Wohnqualität würde sinken und die Errichtung des notwendigen Lärm- und Sichtschutzes würde einen	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Von einer drastischen Erhöhung an Lärmbelästigung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge kann nicht ausgegangen werden. Im Umweltbericht als Teil der Begründung wurde bereits erläutert, dass umweltrelevante Auswirkungen auf den Menschen bei Umsetzung der Planung nicht zu erwarten sind. So können Lärmgrenzwertüberschreitungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Aus dem zu erwartenden Verkehr werden auch keine relevanten zusätzlichen Luftbelastungen erwachsen. Aus der Sicht des Schutzgutes Mensch bietet der geplante Fuß- und Radweg unbestreitbare Vorteile im Bereich der Naherholung und der Substitution von motorisiertem Fahrverkehr durch nichtmotorisiertem Verkehr. Zudem ist der Regnitzgrund bereits durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Eine drastische Erhöhung der Anzahl von Landfahrzeugen ist nicht zu erwarten. Ein ca. 2,5 m hoher Lärmschutz wird daher als nicht erforderlich gesehen. Weiterhin können private Belange, wie eine ungehinderte Sicht auf Schlafräume nicht berücksichtigt werden. Zudem ist der Verkehrswert eines Grundstücks von vielen Faktoren abhängig. So berücksichtigt der Grundstücks-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				immensen Investitionsbedarf notwendig machen.	markt auch Umstände, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. Auswirkungen, welche die Planung in der Umgebung eines Grundstücks auf dessen Verkehrswert haben können, stellen für die planerische Abwägung keine erheblichen Belange dar, zumal sich das Wohngrundstück außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Wertänderungen an Grundstücken nicht in die Abwägung einzustellen, sondern nur faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen. Zudem sind etwaige Auswirkungen sind nicht derart, als dass sie erheblich sind bzw. in einem landwirtschaftlich geprägten Ortsteil bzw. Ortsteilrand nicht in Kauf genommen werden müssten.
			2.	Eine durchaus praktikable Lösung bestünde durch eine Befestigung des bestehenden „Trampelpfads“, der durch die häufige Nutzung von Radfahrern und Fußgängern zwischen den Flurstücksnummern 331/332 – Gmkg. Eltersdorf - entstanden ist.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Diese Variante, die vom Bayerischen Bauernverband (Ortsverband Eltersdorf) vorgelegt wurde, wurde bereits geprüft. Wegen u.a. einer höheren Flächenversiegelung, einem höheren Eingriff in Natur und Landschaft, höheren Baukosten und der sehr umwegigen Fahrt sowohl für die Eltersdorfer als auch für den regionalen Fahrradverkehr wird diese Variante als nicht geeignet angesehen und ist daher nicht weiterverfolgt worden.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
	B 6	21.05.2014	1.	Die Angabe der Stadt Erlangen, dass dem Bau eine überregionale Bedeutung des Bayernradwegnetzes und bessere Radwegeinfrastruktur des Ortsteiles Eltersdorf zukommt, sei nicht haltbar. Überregional stehen die beidseitig gut ausgebauten Radwege entlang dem Main-Donau-Kanal zur Verfügung, welche mit wunderbarer Idylle entlang der Wasserstraße führen. Was die Radwegesituation in Eltersdorf anbelangt, so sei den Eltersdorfern – vor allem auch den Schulkindern – mit dem Radwegebau nicht geholfen, denn nur ein kleiner Prozentsatz von 15-20% würde diesen geplanten Wiesenradweg nutzen können. Alle anderen, deren Wohnsitz sich in einer gewissen Entfernung südlich vom Wiesengrundweg bzw. nördlich vom Regnitzweg befindet, könnten auch nicht diesen Weg, sondern wohl die Eltersdorfer Straße benutzen.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Es soll eine durchgängige Radachse im Regnitztalbereich geschaffen werden, die sowohl für den überregionalen Radverkehr als auch für den innerstädtischen Radverkehr von großer Bedeutung ist. So wird durch den geplanten Fuß- und Radweg das Bayernnetz für Radfahrer ergänzt und die Lücke des Regnitztalradweges in Höhe des Eltersdorfer Ortskerns geschlossen. Außerdem wird die ortsnahe Trasse, die für Fußgänger, Fahrradfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen ist, aus Sicherheitsgründen als notwendig erachtet. So soll sie u.a. als Ersatz für die momentan einzige Nord-Südverbindung auf der stark befahrenen Eltersdorfer Straße (ca. 11.500 Kfz/24h, davon ca. 600 LKWs) fungieren. Der Verweis des Bürgers auf den vorhandenen Radweg entlang des Main-Donau-Kanals, der für die städtebaulichen Zielstellungen ausreiche, ist daher nicht nachvollziehbar. Auch sind die Berechnungen rein spekulativ.
			2.	Es gebe auch die Möglichkeit über die überwiegend verkehrsberuhigten Zonen der Wenzel-Alfred-Straße, ein kurzes Stück der Weinstraße, Egidien-, Volckamer Straße und Holzschuherring die Gefahrenstellen der Eltersdorfer Straße zu umgehen. Es müsste nur entsprechend beschildert und markiert werden. Selbst entlang der Eltersdorfer Straße wäre der Ausbau eines Radweges möglich. Von der Wenzelstraße bis zur Bushaltestelle auf der Ostseite, weiter über eine Fuß- und Radwegeampel (die bereits vorhandene müsste nur um 50 Meter versetzt werden) auf die Westseite wechselnd und in einen Kreisverkehr am Egidienplatz mündend. Dann entlang der Westseite bis zum Regnitzweg. Es sei nicht zu verstehen, dass nur, weil jetzt Gelder, welche über das Konjunkturpaket zur Verfügung ste-	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die vom Bürger vorgeschlagenen Varianten widersprechen dem bereits erläuterten Vorhaben, eine durchgängige Radwegachse im Regnitztalbereich und eine Umgehung der Gefahrenstelle Eltersdorfer Straße zu schaffen, da zum einen die Radwegeachse im Regnitztal weiterhin unterbrochen sein würde und zum anderen eine Überquerung der Gefahrenstelle Eltersdorfer Straße bei beiden Varianten notwendig wäre. Ein ausgebauter Radweg entlang der Eltersdorfer Straße ist aus Platzgründen nicht möglich.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				hen und die Staatsverschuldung immer weiter in die Höhe treiben, dieser Weg gebaut werden muss. Andererseits seien für dringende Reparaturen an Gebäuden und Schulen keine Gelder da.	
			3.	Durch den Bau des geplanten Weges im Landschaftsschutzgebiet des Regnitzgrundes würden vor allem Hundehalter angezogen, was zur enormen Verunreinigung der angrenzenden Wiesenflächen durch Hundekot und auch Abfall, leere Dosen und Trinkflaschen, Plastikmüll etc. führen würde. Dass der Hundekot dann über die Erntemaschinen in den Futterkreislauf gelange und zu Erkrankungen der Rinder bzw. Milchkühe sowie Verunreinigung der Milch und -produkte führe, sei kein Geheimnis. Diese Tatsache sei eine unzumutbare Belastung für die Bevölkerung allgemein und nicht verantwortbar. Selbst die Anbringung von Abfalltüten für Hundekot würde die Situation nicht verbessern. In zahlreichen Presseberichten und Stellungnahmen von Medizinern werde immer wieder auf die Gefahren von Erkrankungen bei Mensch und Tier hingewiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass Jedermann durch Hundekot verseuchte Lebensmittel aufnehmen und daran erkranken kann. Es wäre daher verantwortungslos dieses Vorhaben weiter zu verfolgen.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die vorgebrachten Bedenken stellen eine subjektive Einschätzung dar, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Änderungen nicht in die Abwägung einzustellen, sondern faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen können. Anzumerken ist allerdings, dass diese Thematik Gegenstand der Bestrebungen der Stadt Erlangen ist, die Landschaftsschutzverordnung dahingehend zu ändern, dass das Landschaftsschutzgebiet Regnitztal zwischen dem 1.3. und 30.9. eines Jahres als Hundeanleinzone ausgewiesen wird. Durch die temporäre Anleinpflicht in der Vogelbrutzeit könnte eine deutliche Verbesserung des Vogelschutzes erzielt und auch die negativen Begleiterscheinungen für die Landwirtschaft weitestgehend gelöst werden.
			4.	Der geplante Ausbau mit einer Asphaltdecke – auch für Befahrung durch schwere, landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet – würde einen entsprechenden Unterbau erfordern. Die veranschlagten Kosten in Höhe von 120.000 € würden dafür in keiner Weise ausreichen. Durch die vorgesehene Asphaltdecke würden sich langfristig auch Bitumenauswaschungen in die angrenzenden Wiesen und somit eine Umweltbelastung ergeben.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Umweltbelastungen durch den bituminierten Radweg werden nicht gesehen. Da der Einsatz von wassergebundener Decke im Überschwemmungsgebiet nicht geeignet ist, hat man die bituminierte Befestigung gewählt, die eine weitaus längere Lebensdauer aufweisen kann.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			5.	Die vorgesehenen Bäume stellen eine weitere Belastung für die Landwirte dar, da erstere ihre Wurzeln in die Wiesenflächen treiben und dort Wasser und Nährstoffe entziehen.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Im derzeitigen Entwurf sind Neupflanzungen von Bäumen auf der bereits existierenden öffentlichen Grünfläche zwischen dem Wiesengrundweg und der Schießhausstraße vorgesehen. Eine Belastung der westlich des Radweges angrenzenden Wiesenflächen kann aufgrund eines Abstandes von ca. 9 m nicht erkannt werden.
			6.	Die Eigentümer sind durch die Radwegplanung im Regnitzgrund mit dem Grundstück Flst. Nr. 349 – Gmkg. Eltersdorf direkt betroffen, welches in einer unzumutbaren Art und Weise zerschnitten wird, womit sie auf gar keinen Fall einverstanden sind. Die weitere Bewirtschaftung würde dadurch erheblich erschwert.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Es wurde versucht, Zerschneidungen und Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Da jedoch eine sinnvolle Trassenvariante ohne Flächenverschnitte nicht möglich ist, erhielten die verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Belange bei der Wahl der Trassenvariante ein höheres Gewicht als der Flächenverbrauch von Grünland.
			7.	Für dieses – und auch zahlreiche am Hutgraben gelegenen Wiesengrundstücke besteht ein uraltes, im Grundbuch eingetragenes Wasserrecht, nach welchem an bestimmten Tagen im Jahr Wasser aus dem Hutgraben in die Wiesen geleitet werden kann, was zu einer Überschwemmung dieser führt. Somit würde auch der geplante Radweg unter Wasser stehen. Auch die Planung, den Radweg auf dem Grundstück des Ehepaars u.a. auch entlang dem Hutgraben verlaufen zu lassen und dadurch die Verbindung zum Hutgraben „abzuschneiden“ wird das Ehepaar nicht akzeptieren.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der Radweg wird entsprechend seiner Lage im Überschwemmungsgebiet bituminös ausgebaut. Eine zeitweise Überschwemmung des Weges steht den Planungszielen nicht entgegen. Die Regelung bezüglich des im Grundbuch eingetragenen Wasserrechts wird im Rahmen der nachgelagerten Grundstücksverhandlungen geklärt.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			8.	Nachträglich möchten die Eigentümer auf die Möglichkeit hinweisen, den geplanten Radweg ab der Autobahnbrücke in südliche Richtung entlang der Regnitz bis zur Hüttendorfer Brücke verlaufen zu lassen und somit wäre der sogenannte „Lückenschluss“, der keiner ist, am einfachsten hergestellt. Hier würde ein völlig normaler Radweg ausreichen und der Flächenverlust und die Baukosten wären deutlich niedriger. Städte und Kommunen sind ohnehin gesetzlich gehalten die Randstreifen entlang von Flüssen und Gewässern käuflich zu erwerben. Somit wären beide Bestrebungen der Stadt in einem Aufwasch erledigt.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Diese Variante wird u.a. auf Grund des erhöhten Flächenverbrauchs, des erhöhten Eingriffs in Natur und Landschaft, der erhöhten Hochwassergefahr entlang der Regnitz, der nicht gegebenen ortsnahen Umfahrung der Eltersdorfer Straße und dem höheren Kostenaufwand für die Stadt, als nicht praktikabel angesehen.
	B 7	Email 21.05.2014	1.	Der Bürger bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit Rinderhaltung. Durch den Radweg wird eine An- bzw. Zerschneidung seiner landwirtschaftlich genutzten Grundstücke befürchtet.	**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.** Es wurde versucht, Zerschneidungen und Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Da jedoch eine sinnvolle Trassenvariante ohne Flächenverschnitte nicht möglich ist, erhielten die verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Belange bei der Wahl der Trassenvariante ein höheres Gewicht als der Flächenverbrauch von Grünland.
			2.	Der Bürger sieht eine Gefährdung für seine Tiere durch Hundekot, Schmutz und Abfall, der durch ein vermehrtes Aufkommen von Hunden und Personen entstehe (Radfahrer und Spaziergänger hinterlassen ihre Abfälle). Hundekot im Futter führe bei Wiederkäuern zu schweren Krankheiten, bis hin zum Tod.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die vorgebrachten Bedenken stellen eine subjektive Einschätzung dar, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Änderungen nicht in die Abwägung einzustellen, sondern faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen können. Anzumerken ist allerdings, dass diese Thematik Gegenstand der Bestrebungen der Stadt Erlangen ist, die Landschaftsschutzverordnung dahingehend zu ändern, dass das Landschaftsschutzgebiet Regnitztal zwischen dem 1.3. und 30.9. eines Jahres als Hundeanleinzone ausgewiesen wird. Durch die temporäre Anleinpflicht in der Vogelbrutzeit könnte eine deutliche Verbesserung des Vogelschutzes erzielt und auch die negativen Begleiterschei-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					nungen für die Landwirtschaft weitestgehend gelöst werden.
	B 8 (Unterschriftenliste mit 12 Unterschriften)	26.05.2014	1.	Wertminderungseffekt der Grundstücke: Die massive Bauart des Radweges zur Nutzung für Landfahrzeuge und die Trassenführung durch den Wiesengrundweg sowie an den Grundstücken Flst.-Nrn. 420 und 420/1 der Gemarkung Eltersdorf in den Regnitzweg machen aus den existierenden Sackgassen hoch belebte Durchfahrtswege. Den Anwohnern des Wiesengrundweges werde damit ein extremer Wertverlust ihrer Grundstücke zugemutet, da somit das ruhige Wohnen am Rand eines Landschafts- und Vogelschutzgebietes zunichte gemacht werde.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der Verkehrswert eines Grundstücks ist von vielen Faktoren abhängig. So berücksichtigt der Grundstücksmarkt auch Umstände, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. Auswirkungen, welche die Planung in der Umgebung eines Grundstücks auf dessen Verkehrswert haben können, stellen für die planerische Abwägung keine erheblichen Belange dar, zumal sich die Wohngrundstücke außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befinden. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Wertänderungen an Grundstücken nicht in die Abwägung einzustellen, sondern nur faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen. Zudem sind etwaige Auswirkungen nicht derart, als dass sie erheblich sind bzw. in einem landwirtschaftlich geprägten Ortsteil bzw. Ortsteilrand nicht in Kauf genommen werden müssten.
			2.	Extreme Lärmbelästigung: Der Ausbau des Radweges zur Nutzung von Landfahrzeugen bedeute für die Anrainer eine extreme Lärmbelästigung und Verschmutzung der Wege vor den Grundstücken. Bekannt sei, dass die Bauern auch an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen auf den Feldern aktiv sind.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Von einer extremen Lärmbelästigung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge kann nicht ausgegangen werden. Im Umweltbericht als Teil der Begründung wurde bereits erläutert, dass umweltrelevante Auswirkungen auf den Menschen bei Umsetzung der Planung nicht zu erwarten sind. So können Lärmgrenzwertüberschreitungen mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Aus dem zu erwartenden Verkehr werden auch keine relevanten zusätzlichen Luftbelastungen erwachsen. Aus der Sicht des Schutzgutes Mensch bietet der geplante Fuß- und Radweg unbestreitbare Vorteile im Bereich der Naherholung und der Substitution von motorisiertem Fahrverkehr durch nichtmotorisiertem Ver-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					kehr. Weiterhin ist anzumerken, dass Verschmutzungen auf öffentlichen Straßen nicht verhindert werden können. Jedoch ist der Verursacher nach § 32 StVO verpflichtet, die Verschmutzungen zu beseitigen.
			3.	<u>Unfallgefahr</u> Der Rad- und Landfahrzeugweg wird auf den Wiesengrundweg geleitet und führt damit eng an den Ein- und Ausfahrten der bebauten Grundstücke entlang. Das bedeute für alle Verkehrsteilnehmer und die Anrainer erhöhte Unfallgefahr, denn es gibt dort keine erhöhten Fußwege, die extra Raum und Übersicht an den Ein- und Ausfahrten schaffen könnten. Für Kinder werde der Wiesengrundweg damit zur Todesfalle. Gleiches treffe für die Anrainer mit den Grundstücken Flst.Nrn. 420 und 420/1 der Gemarkung Eltersdorf zu.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Ein Konflikt zwischen landwirtschaftlichem Verkehr, Radverkehr, Anliegerverkehr und spielenden Kindern wird nicht erwartet. Der Wiesengrundweg ist eine öffentliche Verkehrsfläche im Bereich der Tempo-30-Zone, die auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden darf. So gilt der Mischverkehr aus Fußgängern, Radfahrern, Anliegerverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr auf der verkehrsarmen Straße mit geringen Geschwindigkeiten als hinreichend sicher.
			4.	Die Bürger sind der Meinung, dass der geplante Radweg keine Lücke in Richtung Norden und in Richtung Süden schließe. Der Bauabschnitt stehe isoliert im Raum. Der Titel „Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf“ sei daher irreführend.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der geplante Radweg stellt einen Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf dar. Dieser ist sowohl für den innerstädtischen als auch für den überregionalen Radverkehr von großer Bedeutung und ist ein wichtiger Schritt zur Realisierung einer durchgehenden Radwegeachse durch das Regnitztal. Der Titel „Lückenschluss“ bezieht sich auf einen Teilabschnitt des Regnitztalradweges und ist daher nicht irreführend.
			5.	Die „Schaffung einer sinnvollen Wegeverbindung für Pendler und Freizeitsuchende zwischen Nürnberg, Fürth und Erlangen fern der Autostraßen“ sei mit diesem Radweg auch nicht gegeben. Mit einer klaren Wegebeschilderung für Radfahrer könnten diese unproblematisch durch die Eltersdorfer Siedlung geführt werden. Der Kostenaufwand reduziere sich auf nahezu Null.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der Radweg stellt einen weiteren Schritt zur Realisierung einer durchgängigen Radachse (Nord-Süd) im Regnitztalbereich dar, der sowohl eine überregionale Bedeutung im Bayernnetz hat, als auch eine innerstädtische Bedeutung, da die Radwegeverbindungen im Bereich der Stadt Erlangen weiter komplettiert werden sollen. Ein wesentlicher Faktor spielt hierbei, dass die Gefahrenzone Eltersdorfer

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					Straße, die durch einem sehr hohen Kfz-Aufkommen geprägt ist, umfahren werden kann, da derzeit entlang der nordsüdlich verlaufenden Radwegeverbindung durch Erlangen im Bereich des Ortszentrums Eltersdorf auf diese Straße ausgewichen werden muss. Die von den Bürgern vorgeschlagene Wegebeschilderung durch die Eltersdorfer Siedlung widerspricht dem bereits erläuterten Vorhaben, eine durchgängige Radachse im Regnitztalbereich und eine Umgehung der Gefahrenstelle Eltersdorfer Straße zu schaffen, da zum einen die Radachse im Regnitztal weiterhin unterbrochen sein würde und zum anderen eine Überquerung der Gefahrenstelle Eltersdorfer Straße notwendig wäre.
			6.	Die „Verbesserung der innerörtlichen Wegeverbindung“ würden nur die Radfahrer genießen.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der geplante Radweg wird auch für den Fußgängerverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.
			7.	Die „Verbesserung der Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen“ treffe überhaupt nicht zu, denn alle landwirtschaftlichen Flächen entlang des geplanten Radweges seien über die existierenden Stichstraßen in den Wiesengrund sehr gut erreichbar. Ansonsten würden die Landwirte nicht derartig ablehnend gegenüber dem geplanten Radweg sein.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Da der Radweg auch für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgebaut und freigegeben wird, wird voraussichtlich die Eltersdorfer Straße weniger durch landwirtschaftliche Fahrzeuge beansprucht, da die Landwirte durch den neuen Weg nicht mehr auf die Eltersdorfer Straße ausweichen müssen um auf die nördlich gelegenen Felder zu kommen. Zudem wurde ein Ausbau des Weges für den landwirtschaftlichen Verkehr seitens des Bayerischen Bauernverbandes begrüßt.
			8.	Die „Erschließung des Erholungsraumes Regnitztal“ hänge nicht von dem geplanten Radweg ab. Der Zugang durch die existierenden Stichstraßen in den Wiesengrund sei bereits vorhanden und werde auch heute schon rege genutzt.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die existierenden Stichstraßen wie z.B. der Regnitzweg oder die Konrad-Haußner-Straße führen zwar zum Regnitztalradweg, doch geben diese keine Antwort auf eine Realisierung einer durchgängigen Nord-Süd-Radachse im Regnitztalbereich, welche die Erschließung des Erholungs-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					raumes Regnitztal verbessern soll.
			9.	Die städtebaulichen Ziele werden nur marginal erreicht mit einem exorbitanten Aufwand von ca. 140.000 € und wahrscheinlich noch mehr. Demgegenüber werde einfach in Kauf genommen, dass die Anrainer des geplanten Radweges Belastungen im erheblichen Maße auf sich nehmen müssen. Es erstaunt die Bürger, dass die vom Ortsbeirat Eltersdorf vorgeschlagene Trassenführung des Radweges der Stadt zu teuer sei und deshalb abgelehnt werde und mit den Ausgaben von 140.000 € für den geplanten Radweg mit nur geringem Mehrwert gebaut werden solle.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Im Sinne des Allgemeinwohls soll die vorliegende Planung umgesetzt werden. Belastungen für die Anrainer im erheblichen Maße können nicht gesehen werden. Im Rahmen des Billigungsbeschlusses B-Plan Nr. 392 am 19.02.204 hat der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen die vom Ortsbeirat vorgeschlagene alternative Trassenführung parallel zum bestehenden Wiesengrundweg nicht befürwortet, da diese eine unwirtschaftliche Doppelerschließung darstellt und Mehrkosten in Höhe von ca. 50.000 € erzeugt.
			10.	Die Bürger beantragen den Stopp der Planung B-Plan Nr. E 392 – Lückenschluss des Regnitztalradweges Eltersdorf.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. E 392 wurde am 15.09.2009 vom Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrats mit dem Ziel beschlossen, die Radweglücke am Eltersdorfer Ortskern zu schließen, was sowohl für den innerstädtischen Radverkehr als auch für den überregionalen Radverkehr von großer Bedeutung ist. Die Zielsetzungen dieser Bauleitplanung haben sich nicht geändert. So soll das Bebauungsplanverfahren nach den Vorschriften des BauGB fortgesetzt werden.
	B 9	26.05.2014	1.	Der Bürger bewirtschaftet einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb in Eltersdorf und ist auf seine Pachtflächen angewiesen. Er ist nicht bereit von den Grundstücken mit den Flurstücknummern 355 und 356 – Gemarkung Eltersdorf Flächen bereitzustellen bzw. abzugeben, da diese Wiesen die Futtergrundlage für seine Rinder und die Grundlage seiner Existenz darstellen.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Es wurde versucht, Zerschneidungen und Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Da jedoch eine sinnvolle Trassenvariante ohne Flächenverschnitte nicht möglich ist, erhielten die verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Belange bei der Wahl der Trassenvariante ein höheres Gewicht als der Flächenverbrauch von Grünland.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			2.	Der Bürger sieht sein Fahrrecht zum Grundstück Flst.Nr. 23 – Gemarkung Eltersdorf über das Grundstück Flst.Nr. 420/1 - Gemarkung Eltersdorf beeinträchtigt, da er durch die Benutzung des Weges von Radfahrern und Fußgängern nicht ungehindert auf sein Grundstück fahren kann. Außerdem ist er der Meinung, dass seine Hofstelle vermehrt durch Spaziergänger unbefugt betreten wird.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Im Vergleich zum Vorentwurf des Bebauungsplanes wurde der Anschluss des Radweges an den Regnitzweg verändert, demnach um ca. 8 m nach Westen verschoben, damit der landwirtschaftliche Verkehr entsprechend der notwendigen Fahrradien die neue Trasse ordnungsgemäß benutzen kann. Demzufolge ist eine Inanspruchnahme des Grundstücks Flst. Nr. 420/1 für den Ausbau des Radweges im Entwurf des B-Plans Nr. 392 nicht mehr vorgesehen. Die Einwände bezüglich der vermuteten Beeinträchtigung des Fahrrechts und des unbefugten Betretens der Hofstelle können daher nicht nachvollzogen und im Ergebnis der Abwägung nicht berücksichtigt werden.
			3.	Der Bürger vermutet, dass nach der Realisierung des Radweges auch hier verstärkt Probleme mit Hundehaltern (Freilaufende Hunde und Hundekot in der Wiese) und Fußgänger, die sich nicht an den Verlauf des Weges halten, auftreten werden.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die vorgebrachten Bedenken stellen eine subjektive Einschätzung dar, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Änderungen nicht in die Abwägung einzustellen, sondern faktische und unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen können. Anzumerken ist allerdings, dass diese Thematik Gegenstand der Bestrebungen der Stadt Erlangen ist, die Landschaftsschutzverordnung dahingehend zu ändern, dass das Landschaftsschutzgebiet Regnitztal zwischen dem 1.3. und 30.9. eines Jahres als Hundeanleinzone ausgewiesen wird. Durch die temporäre Anleinpflicht in der Vogelbrutzeit könnte eine deutliche Verbesserung des Vogelschutzes erzielt werden.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			4.	Der Bürger ist nicht mit der Ausweisung von Ausgleichsflächen einverstanden, weil diese Flächen der Landwirtschaft entzogen werden und diese nicht mehr zur Bewirtschaftung zur Verfügung stehen. Die Eltersdorfer und Tennenloher Landwirte mussten in den letzten Jahren viele Hektar an wertvollen Wiesen und Äcker für Ausgleichsmaßnahmen abgeben.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die Einwände können nicht berücksichtigt werden, da nach den gesetzlichen Vorgaben (Art. 6a BayNatSchG) jeder Verursacher eines Eingriffs verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen). So müssen auch im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, die innerhalb des Plangebiets entlang des Eltersdorfer Bachs und außerhalb des Plangebiets auf bereits vorhandenen Ökokontoflächen der Stadt Erlangen nachgewiesen werden.
			5.	Die Ausführung des Baus dieses Radweges sei, wenn östlich von Eltersdorf eine Umgehungsstraße realisiert werde, nicht erforderlich. Die Eltersdorfer Straße sei dann verkehrsberuhigt und könne somit ungehindert ohne Risiko von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden. Eine Ausweichmöglichkeit im Wiesengrund würde dann nicht mehr benötigt werden und das kostbare Land müsste nicht vergeudet werden.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Eine Umgehungsstraße östlich von Eltersdorf stellt keine Antwort auf die Zielstellung der vorliegenden Planung dar. Damit soll u.a. ein gesicherter Radweg unmittelbar am Eltersdorfer Ortskern sowie eine durchgängige Radachse im Regnitztalbereich geschaffen werden, die sowohl von innerstädtischer als auch von überregionaler Bedeutung ist.
			6.	Bei einer Realisierung muss der Weg so ausgebaut und zugelassen werden, dass er mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen benutzt werden kann und darf.	**Die Stellungnahme ist bereits berücksichtigt.** Der geplante Weg ist für landwirtschaftlichen Verkehr vorgesehen und wird entsprechend geplant und ausgebaut.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			7.	Es wird darauf bestanden, dass der Radweg nicht gebaut wird.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. E 392 wurde am 15.09.2009 vom Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrats mit dem Ziel beschlossen, die Radweglücke am Eltersdorfer Ortskern zu schließen, was sowohl für den innerstädtischen Radverkehr als auch für den überregionalen Radverkehr von großer Bedeutung ist. Die Zielsetzungen dieser Bauleitplanung haben sich nicht geändert. Deshalb soll das Bebauungsplanverfahren nach den Vorschriften des BauGB fortgesetzt werden.
	B 10	26.05.2014		Der Jagdvorstand der Jagdgenossenschaft Eltersdorf legt gegen den Bebauungsplan Widerspruch ein und gibt folgende Stellungnahme ab: Die geplante Trassenführung des Radweges zwischen Schützenhaus Eltersdorf und Regnitzweg, in Verbindung mit einem Ausbau, der eine Befahrung mit Landmaschinen zuließe (-und nur das wäre denkbar-), würde im Vergleich zum Nutzen einen unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch verursachen. Nachdem aufgrund des Ausbaus des Schienennetzes der Deutschen Bahn und diverser anderer Bebauungen im Ort momentan unzählige Hektar an wertvollen, nutzbaren Ackerflächen verloren gehen, kann dem weiteren Landfraß durch eine weitere Verbauung durch das eigentliche Projekt und der zusätzlich auszugleichenden Flächen nur vehement widersprochen werden.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Im Sinne des Allgemeinwohls soll die Radweglücke am Eltersdorfer Ortskern geschlossen werden. Die vorliegende Planung gilt u.a. im Hinblick eines so gering wie möglich zu haltenden Flächenverbrauchs, aber auch bezüglich verkehrsplanerischer und wirtschaftlicher Belange, als die geeignetste Variante. Weiterhin ist jeder Verursacher eines Eingriffs nach den gesetzlichen Vorgaben (Art. 6a BayNatSchG)verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen). So müssen auch im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens Ausgleichsmaßnahmen vorgenommen werden, die innerhalb des Plangebiets entlang des Eltersdorfer Bachs und außerhalb des Plangebiets auf bereits vorhandenen Ökokontoflächen der Stadt Erlangen nachgewiesen werden.
	B 11	26.05.2014		Der Bürger 11 betreibt als Jagdpächter im GJR Eltersdorf Niederwildhege von Hase, Fasan und Rebhuhn, die in ihrem Bestand in ganz Deutschland sehr stark rückläufig sind, und teilweise bereits auf der „Roten Liste“ stehen. Durch den hohen Einsatz der Jagdpächter sei es ihnen gelungen in den letzten Jahren die Bestände an Hase und Fasan stabil zu	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die vorgebrachten Bedenken stellen eine subjektive Einschätzung dar, die von der planenden Gemeinde nicht als städtebauliche Belange zu berücksichtigen sind. So sind nach gängiger Rechtsprechung potenzielle Änderungen nicht in die Abwägung einzustellen, sondern faktische und

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				halten, bzw. leicht anzuheben. Ein Ausbau des bestehenden Radweges und eine zusätzliche Verbindung der beiden Punkte Schützenhaus Eltersdorf und Regnitzweg würde eine erhebliche Erhöhung des Publikumsverkehrs bedeuten. Unvermeidbar wäre auch, dass hierdurch wesentlich mehr Hundehalter den Wiesengrund als Hundeauslauf missbrauchen würden. Die momentan ohnehin schon sehr hohe Anzahl von freilaufenden Hunden und unvernünftigen Spaziergängern, die nicht auf den Wegen bleiben und ihre Hunde anleinen, erschweren ihre Aufgabe nach dem Bayerischen Jagdgesetz (Art. 1 BayJG Abs. 1 und 2). Steigt durch den Ausbau des Radwegeabschnitts das Aufkommen an Freizeit- und Erholungssuchenden weiter an und nimmt die Beunruhigung weiter zu, würde es nicht mehr möglich sein, die Bestände weiterhin zu sichern und Hase, Fasan und Rebhuhn werden auch bei uns vollständig von der Bildfläche verschwinden. Der Bürger bittet daher, bei einer weiteren Planung vor allem das „Kosten/ Nutzenverhältnis“ zu berücksichtigen, und abzuwägen, welch teuren Preis, - ungeachtet des finanziellen Aspektes – 800 Meter Radweg anstatt 3 Minuten Umweg für unsere heimische Tier- und Pflanzenwelt haben werden.	unmittelbare Beeinträchtigungen, die von einer geplanten Baumaßnahme ausgehen können. Anzumerken ist allerdings, dass diese Thematik Gegenstand der Bestrebungen der Stadt Erlangen ist, die Landschaftsschutzverordnung dahingehend zu ändern, dass das Landschaftsschutzgebiet Regnitztal zwischen dem 1.3. und 30.9. eines Jahres als Hundeanleinzone ausgewiesen wird. Durch die temporäre Anleinpflicht in der Vogelbrutzeit könnte eine deutliche Verbesserung des Vogelschutzes erzielt und auch die negativen Begleiterscheinungen für die Jagd weitestgehend gelöst werden.

Bebauungsplan Nr. E 392 der Stadt Erlangen – Lückenschluss des Regnitztalradweges bei Eltersdorf –

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB
mit Schreiben vom 10.04.2014

hier: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
1.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Raumerstr. 6 91054 Erlangen	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**
2.	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth Jahnstraße 7 90763 Fürth	26.06.2014	1.	Das AELF Fürth nimmt auf seine Stellungnahme vom 4.12.2009 Bezug, da nach dem aktuellen Sachstand keine darüber hinausgehenden Anregungen möglich sind.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**
			2.	Die Stellungnahme vom 04.12.2009 lautet wie folgt: **Bereich Landwirtschaft** Die vorgesehene Befahrbarkeit des Radwegs für landwirtschaftliche Fahrzeuge wird begrüßt. Dies entlastet die engen Ortsstraßen von Eltersdorf von landwirtschaftlich begründetem Verkehr und verringert die Unfallgefahr.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**
			2.1.	Es wird gebeten, dass die Straßenradien bei der Anbindung des Radwegs an die Eltersdorfer Straße und am alten Trafohaus so großzügig gestaltet werden, dass keine Behinderung für landwirtschaftliche Gespanne entsteht.	**Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.** Der entsprechende Radius am alten Trafohaus wurde den landwirtschaftlichen Gliederzügen angepasst. Da sich die Eltersdorfer Straße nicht im Geltungsbereich des B-Plans Nr. E 392 befindet bzw. keine Anbindung des Radwegs an die Eltersdorfer Straße vorgesehen ist, kann die geforderte Anpassung der Straßenradien an die Eltersdorfer Straße nicht berücksichtigt werden.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			3.	**Sicherung der Pflege für die verbleibenden landwirtschaftlichen Restflächen** Die Gestaltung der für die Landwirtschaft verbleibenden Flächen sollte unbedingt so sein, dass diese rationell zu bewirtschaften sind, möglichst lang, rechtwinklig und mit parallelen Grenzen. Unbedingt zu vermeiden ist eine Zerstückelung der Restflur. Ansonsten sind durch den kommunalen Eingriff die landwirtschaftliche Nutzung und damit die Pflege dieser Flächen bereits mittelfristig gefährdet.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Es wurde versucht, Zerschneidungen und Flächenverbrauch so gering wie möglich zu halten. Da jedoch eine sinnvolle Trassenvariante ohne Flächenverschnitte nicht möglich ist, erhielten die verkehrsplanerischen und wirtschaftlichen Belange bei der Wahl der Trassenvariante ein höheres Gewicht als der Flächenverbrauch von Acker- und Grünland.
			3.1.	Konkret wird gebeten, bei der Wiesenfläche Flst.-Nr. 349 den Radweg möglichst nahe an den Außengrenzen entlangzuführen und zur Erreichung des Zieles bereits den Grabenübergang schräg auszurichten.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die Fläche zwischen dem Eltersdorfer Bach und dem Radweg im Bereich des Flurstücks Nr. 349 – Gmkg. Eltersdorf ist aufgrund der erforderlichen Überquerung des Eltersdorfer Bachs mit einer Brücke nicht zu vermeiden. Gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Stand: Oktober 2005) sind Kurven so weit von der Brücke entfernt vorzusehen, dass eine Verbreiterung des Bauwerks nicht erforderlich wird. Anzumerken ist, dass die Fläche zwischen dem Eltersdorfer Bach und dem Radweg im Bereich des Flurstücks Nr. 349 – Gmkg. Eltersdorf für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gem. §9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB vorgesehen ist. So soll diese Fläche als natürlicher Lebensraum (Uferschutzstreifen) langfristig der Eigenentwicklung überlassen werden.
			3.2.	Weiterhin wird wegen der erwünschten parallelen Bewirtschaftung der Restfläche Flst.-Nr. 327 angeregt, die vorgesehene Baumbepflanzung wenigstens im Norden zu reduzieren und durch eine Wandbegrünung oder Strauchbepflanzung zu ersetzen. Eventuell kann die Baumbepflanzung gänzlich entlang von Flurstück Nr. 326/2 räumlich besser in die Landschaft eingebunden	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Eine Baumbepflanzung entlang des Grundstücks Flst.-Nr. 327 – Gmkg. Eltersdorf ist im Entwurf des B-Plans Nr. E 392 nicht mehr vorgesehen. Die Flächeninanspruchnahme im Bereich des Grundstücks Flst.-Nr. 327 wurde demzufolge reduziert. Eine Baumbepflanzung entlang des Grundstücks Flst.-Nr. 326/2 – Gmkg. Elters-

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				werden.	dorf soll nicht vorgenommen werden.
			4.	**Bereich Forsten** Der Bereich Forsten ist von der Planung nicht betroffen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**
3.	Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken Postfach 619 91511 Ansbach	29.04.2014	1.	Es wird auf die Stellungnahme vom 14.12.2009 im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach §4 Abs. 1 BauGB verwiesen. Die dort aufgeführten Hinweise zur Planung und Ausführung der Maßnahme wurden laut ALE Mittelfranken im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans nicht gewürdigt bzw. berücksichtigt. Es wird deshalb nochmals gebeten, die Hinweise im weiteren Verfahren zu beachten bzw. zu würdigen. Im Planungsraum ist derzeit ein Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz weder geplant noch anhängig.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**
			2.	Die Stellungnahme vom 14.09.2009 lautet wie folgt: Die Planung umfasst einen Teilbereich des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Regnitztalradweges. Für den Bereich der Stadt Erlangen liegt darüber hinaus ein Gesamtkonzept für den Regnitztalradweg vor, das durch das ALE in Absprache mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet worden ist. Dieses Gesamtkonzept liegt der Stadt vor. Es kann festgestellt werden, dass sich die Planung von der Trasse her an das Konzept anlehnt. Allerdings sieht das Konzept darüber hinaus vor, dass der Weg als kombinierter Weg ausgebaut werden soll, damit er gleichzeitig der Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke dienen kann. Diese weitergehende Funktion „Landwirtschaft“ bedingt jedoch, dass…	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**
			2.1.	Einmündungsradien fahrzeuggerecht ausgebildet werden,	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt.** Die entsprechenden Einmündungsradien wurden den landwirtschaftlichen Gliederzügen angepasst.
			2.2.	der Unterbau und die Breite des Planums entsprechend	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt und der Hin-**

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				hergestellt werden müssen,	**weis wird zur Kenntnis genommen.** Nach erneuter Prüfung wurde die Breite des Planums den landwirtschaftlichen Gliederzügen angepasst. Die Abstimmungen und entsprechenden Regelungen bezüglich des Unterbaus erfolgen nicht im Bebauungsplanverfahren, sondern im Zuge der Erschließungsplanung und –umsetzung. Die entsprechenden Hinweise werden weitergeleitet.
			2.3.	und dass geprüft werden sollte, ob angesichts der Mehrfachfunktion eine Fahrbahnbreite von 3,0 m ausreichend ist.	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt.** Nach erneuter Prüfung wurde das beidseitige Bankett von 0,5 m auf 0,75 m verbreitert. Gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (Stand: Oktober 2005) ist bei einer Mehrfachnutzung von Schleppern und Fahrrädern eine Fahrbahnbreite von 3 m mit beidseitig befestigten Seitenstreifen von jeweils 0,75 m ausreichend. Bei Begegnungsfällen kann auf dem Bankett ausgewichen werden.
4.	Bayer. Bauernverband Niederndorfer Straße 63 91074 Herzogenaurach	22.05.2014	1.	Wie der vorliegenden Planung zu entnehmen ist, sind durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans zahlreiche land- und forstwirtschaftliche Grundstücke betroffen. Grundsätzlich sollte eine Realisierung der Planung im Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümern erfolgen.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** In den dem Bebauungsplanverfahren nachgelagerten Grunderwerbsverhandlungen wird ein freihändiger Erwerb angestrebt. Der Bebauungsplan stellt darüber hinaus eine Rechtsgrundlage für ein ggf. notwendiges Enteignungsverfahren dar.
			2.	Bei der Realisierung der Planung ist sicherzustellen, dass vorhandene Zufahrten zu land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen nicht beeinträchtigt werden. Dies gilt auch für die Dauer der Baumaßnahmen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die Abstimmungen und entsprechenden Regelungen erfolgen nicht im Bebauungsplanverfahren, sondern im Zuge der Erschließungsplanung und –umsetzung. Die entsprechenden Hinweise werden weitergeleitet.
			3.	Weiterhin ist sicherzustellen, dass evtl. vorhandene Entwässerungseinrichtungen, wie z.B.: Drainagen, durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Es wird deshalb empfohlen, vor Beginn der Baumaßnahmen mit	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die Abstimmungen und entsprechenden Regelungen erfolgen nicht im Bebauungsplanverfahren, sondern im

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				den jeweiligen Grundstückseigentümern diesbezüglich Kontakt aufzunehmen.	Zuge der Erschließungsplanung und –umsetzung. Die entsprechenden Hinweise werden weitergeleitet.
			4.	Den Unterlagen sei zu entnehmen, dass eine Randbegrünung eingeplant ist. Hier wird gebeten, in die Planung mit aufzunehmen, dass die nach dem Nachbarrecht erforderlichen Grenzabstände nach Art. 47 und 48 des Bayer. Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken einzuhalten sind.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die Abstimmungen und entsprechenden Regelungen erfolgen nicht im Bebauungsplanverfahren, sondern im Zuge der Erschließungsplanung und –umsetzung. Die entsprechenden Hinweise werden weitergeleitet.
	Bayer. Bauernverband Ortsverband Eltersdorf Egidienstraße 16 91058 Erlangen	26.05.2014 (Schreiben vom 22.05.2014)	1.	Die geplanten Radien der Streckenführung sind für landwirtschaftliche Gliederzüge zu eng bemessen. Es wird eine Anpassung gefordert.	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt.** Die entsprechenden Radien wurden den landwirtschaftlichen Gliederzügen angepasst.
			2.	Es fehlen Ausweichmöglichkeiten auf der gesamten Strecke. Es wird eine Ergänzung gefordert.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Der Begegnungsverkehr wird als so gering eingeschätzt, dass ein Ausweichen auf dem beidseitigen Bankett mit einer Breite von je 0,75 m möglich ist.
			3.	Es fehlt eine konkrete Angabe des zulässigen Gesamtgewichtes in den schriftlichen Ausführungen, welche zuverlässig in der Bauausführung umgesetzt wird. Es wird eine Belastbarkeit von 40 t mit schriftlicher Bestätigung gefordert.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Die Wegetrasse wird für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einem Maximalgewicht von 40 t geplant und ausgebaut. Eine schriftliche Bestätigung wird als nicht erforderlich gesehen.
			4.	Die Streckenführung ist in der vorliegenden Form ungeeignet. Es wird auf die vom Ortsbeirat Eltersdorf vorgeschlagene alternative Trassenführung verwiesen. Vor allem im Bereich des von Nord nach Süd verlaufenden Wiesengrundwegs wird sehr hohes Gefahrenpotential für die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer gesehen. Außerdem werden „künstliche“ und absichtliche Verkehrbehinderungen in diesem Bereich gesehen, was die durchgängige Befahrbarkeit stark einschränken wird.	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Im Rahmen des Billigungsbeschlusses B-Plan Nr. 392 am 19.02.2013 hat der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen die vom Ortsbeirat vorgeschlagene alternative Trassenführung parallel zum bestehenden Wiesengrundweg nicht befürwortet, da sie eine unwirtschaftliche Doppelerschließung darstellt und Mehrkosten in Höhe von ca. 50.000€ erzeugt. Aus Sicht der Verwaltung wird ein Konflikt zwischen

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					landwirtschaftlichem Verkehr, Radverkehr und Anliegerverkehr/spielenden Kindern auf dem Wiesengrundweg nicht erwartet. „Künstlichen“ und absichtlichen Verkehrsbehinderungen kann mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen entgegengewirkt werden.
			5.	Die Beschreibungen lassen nicht erkennen, wie die Fahrbahndecke beschaffen sein wird. Es wird eine bituminöse Befestigung gefordert – ein geschotterter Weg würde die angrenzenden Grünlandflächen verunreinigen.	**Die Stellungnahme ist bereits berücksichtigt.** In der Begründung des Bebauungsplanentwurfes ist der Fahrrad- und Fußweg als asphaltierte Fläche beschrieben. (vgl. 4.2.2. Wegeführung).
			6.	Der Hochwasserschutz für Eltersdorf ist durch das geplante Brückenbauwerk über den Hutgraben gefährdet. Es kann keine Simulation eines Hochwassers in den Unterlagen gefunden werden. Es wird eine Überprüfung gefordert.	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt.** Das Überschwemmungsgebiet Hutgraben/Eltersdorfer Bach wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan aufgenommen. Das Überschwemmungsgebiet für das 100-jährige Hochwasser (HQ 100) wurde bereits im Plan vermerkt. Eine Gefährdung des Hochwasserschutzes für Eltersdorf durch das geplante Brückenbauwerk wird nicht gesehen. Die Brücke wird den Bachlauf ohne Stützen im Gewässer vollständig überspannen. Der aus den erforderlichen Geländeauffüllungen resultierende Retentionsraumverlust ist zeitgleich und vollständig innerhalb der Überschwemmungsgebiete auszugleichen.
5.	Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Abt. Vor- und Frühgeschichte Burg 4 90403 Nürnberg	24.04.2014		Keine weiteren Einwendungen.	**Entfällt**
6.	Bezirk Mittelfranken Referat für Wirtschaft und Umwelt Postfach 617	30.04.2014		Keine Äußerung.	**Entfällt**

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
	91511 Ansbach				
7.	Bund Naturschutz in Bayern e.V. Pfaffweg 4 91054 Erlangen	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**
8.	Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. Geschäftsstelle Nürnberg-Fürth-Erlg. z.H. Frau Bianca Fuchs Humboldtstr. 98 90459 Nürnberg	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**
9.	Lokale Agenda 21 Initiative Zukunftsfähiges Erlangen Herrn Karlheinz Ermann Damaschkestr. 102 91056 Erlangen	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**
10.	Natur- und Umwelthilfe e.V. Neue Straße 24 91054 Erlangen	20.06.2014		Der „Lebensraum Regnitztal“ wird durch freilaufende Hunde und rücksichtslose Hundehalter total entwertet, zum Nachteil der Bauern und der Natur. Die Stadtverwaltung gibt zwar auf zahlreichen Schildern Ratschläge zum richtigen Verhalten, verzichtet aber auf jegliche Überwachung und hat wohl noch kein einziges Bußgeldverfahren durchgeführt. Im Bereich Eltersdorf gibt es durch bauliche Abschirmung eine kleine Ausnahme: hinter den Anwesen Eichenmüller-Pfister entlang dem Hutgraben bis zum Löselweiher hat sich bis heute ein relativ ruhiger Bereich erhalten. Den haben auch die Eltersdorfer Störche des Traditionshorstes auf dem „Storchen Haußner“ bemerkt und ruhen dort und führen ihre Jungen dorthin zur ersten Bodenlandung. Der geplante „Lückenschluss“ würde diesen Bereich	**Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.** Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population ist nicht zu erwarten. Unter Berücksichtigung der eingestellten Minimierungsmaßnahmen sind die durch den Radweg verbundenen Störwirkungen auf die betroffenen Bewohner des Trafohäuschens unerheblich. Weiterhin ist der Vorwurf, dass das Vorhaben den Landes-, Bundes- und EU-Gesetzen widersprechen würde nicht nachvollziehbar. Die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände konnte durch die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ausgeschlossen werden (siehe Anlage 3 zur Begründung: Erwiderung der Stellungnahme durch das Institut für Vegetationskunde und Landschaftsökologie, Juli 2014).

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				zerteilen und seine biologische Funktion zerstören. Im weiteren Verlauf des „Lückenschlusses“ würde der Radweg die ehemalige Trafoturm-Station, Wiesengrundweg Nr. 10, tangieren. Sie ist nicht mehr im elektrischen Betrieb und wurde vor ca. 25 Jahren von der NUH zu Naturschutzzwecken erworben. Sie beherbergt mittlerweile alle aus dem Kirchturm ausgesperrten Dohlen, Schleiereulen, Turmfalken und Fledermäuse und ist bezüglich Störung besonders sensibel. Die vorgeschlagene Streckenführung des „Lückenschlusses“ wäre ein schwerer Schlag gegen die Natur und stünde im Widerspruch zu den Landes-, Bundes- und EU-Gesetzen und ist deshalb strikt abzulehnen.	
11.	Naturschutzgemeinschaft Erlangen e.V. c/o Herrn Helmut Dörfler Koldestraße 8 b 91052 Erlangen	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**
12.	Ortsbeirat Eltersdorf Herrn Wolfgang Appelt Tucherstraße 6 91058 Erlangen	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**
13.	Planungsverband Industrieregion Mittelfranken Hauptmarkt 18 90403 Nürnberg	20.05.2014		Eine Behandlung im Planungsausschuss ist nicht erforderlich.	**Entfällt**
14.	Regierung von Mittelfranken Höhere Landesplanungsbehörde SG 800 Promenade 27 91522 Ansbach	07.05.2014		Einwendungen werden aus landesplanerischer Sicht nicht erhoben. Die Stellungnahme vom 03.12.2009 wird aufrechterhalten, die wie folgt lautet: […] Es wird darauf hingewiesen, dass der Regnitzradweg Bestandteil des Bayernnetzes für Radler und damit von überregionaler Bedeutung ist. Es wird darum gebeten, durch das Vorhaben bedingte Änderungen der Streckenführung des Radweges dem Ansprechpartner für	**Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.**

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				das Bayernnetz für Radler bei der Regierung von Mittelfranken (Herr Rauh) zeitnah zu melden und auch während der Baumaßnahme für eine durchgängige Befahrbarkeit zu sorgen (evtl. Umleitung, entsprechende Beschilderung). […] Ergänzend zu dieser Stellungnahme vom 03.12.2009 ist noch auf folgende Grundsätze in Kap. 4.4 des Landesentwicklungsprogramms Bayern – LEP – hinzuweisen, mit denen der Entwurf in Einklang steht: - Das Radwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. - Das überregionale „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden.	
15.	Staatl. Bauamt Nürnberg Straßenbau Flaschenhofstr. 53 90402 Nürnberg	14.05.2014		Kein Einwand.	**Entfällt.**
16.	Stadt Erlangen Untere Bodenschutzbehörde Schuhstraße 40 91052 Erlangen	21.05.2014		Keine Äußerung.	**Entfällt.**
17.	Stadt Erlangen Untere Denkmalschutzbehörde Gebbertstraße 1 91052 Erlangen	19.05.2014		Hinweis auf Art. 8 Denkmalschutzgesetz: Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet, dies unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.	**Der Hinweis wird berücksichtigt.** Ein entsprechender Hinweis ist in den textlichen Hinweisen zum Bebauungsplan unter **Ziff. 2 Bodendenkmäler** sowie in die Begründung aufgenommen worden.
18.	Stadt Erlangen Untere Immissionsschutzbehörde Schuhstraße 40 91052 Erlangen	25.04.2014		Mit der Vorlage besteht Einverständnis.	**Entfällt.**

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
19.	Stadt Erlangen Untere Naturschutzbehörde Schuhstraße 40 91052 Erlangen	Email 13.05.2014		Mit dem vorgelegten Entwurf besteht Einverständnis.	**Entfällt.**
20.	Stadt Erlangen Untere Wasserrechtsbehörde Schuhstraße 40 91052 Erlangen	Email 12.05.2014	1.	<u>Redaktionelle Änderungen in der Begründung:</u> Das Überschwemmungsgebiet Hutgraben/Eltersdorfer Bach wurde mit Bekanntmachung vom 30.08.2011 vorläufig gesichert. In der Ziffer 5.2.4 der Begründung ist deshalb „faktisch ermittelt“ in „vorläufig gesichert“ zu ändern.	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt.** Die redaktionellen Änderungen und Ergänzungen wurden in der Begründung an den betreffenden Stellen vorgenommen.
			2.	<u>Redaktionelle Ergänzung im Bebauungsplan und in der Begründung:</u> Weiterhin ist das Überschwemmungsgebiet Hutgraben/Eltersdorfer Bach nachrichtlich in den Bebauungsplan aufzunehmen.	**Die Stellungnahme wird berücksichtigt.** Die redaktionellen Änderungen und Ergänzungen wurden in der Begründung und im Bebauungsplan an den betreffenden Stellen vorgenommen.
21.	Stadt Fürth Stadtplanungsamt Hirschenstraße 2 90762 Fürth	14.05.2014		Kein Einwand.	**Entfällt.**
22.	Stadt Nürnberg Stadtplanungsamt Lorenzer Straße 30 90402 Nürnberg	13.05.2014		Kein Einwand.	**Entfällt.**
23.	Stadt Schwabach Stadtplanungsamt Postfach 2120 91124 Schwabach	12.05.2014		Kein Einwand.	**Entfällt.**
24.	Vermessungsamt Erlangen Nägelsbachstr. 67 91052 Erlangen	19.05.2014		Kein Einwand.	**Entfällt.**
25.	Wasserwirtschaftsamt Nürnberg	Email 05.05.2014		Der vorhabensrelevante Bereich befindet sich in keinem Wasserschutzgebiet. Auch sonst sind nach Aktenlage	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.**

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
	Postfach 90041 Nürnberg			keine wahrzunehmenden Belange des Grundwasser- und Bodenschutzes berührt. Für den Bereich Gewässerschutz und Abwasser gibt es keine Anmerkungen. Das Vorhaben befindet sich am Rande des vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebietes der Regnitz sowie im faktisch ermittelten Überschwemmungsgebiet des Hutgrabens. Da höhengleich ohne Auffüllungen gebaut werden soll, sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten und die Anmerkung aus dem Schreiben vom 01.12.2009 beachtet.	
26.	Zweckverband zur Wasserversorgung der Eltersdorfer Gruppe Äußere Brucker Str. 33 91052 Erlangen	---		Keine Rückmeldung.	**Entfällt.**

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente
Einladung -öffentlich- 1
Vorlagendokumente
TOP Ö 4.1 Winterdienstbericht 2014/2015
Mitteilung zur Kenntnis 772/006/2015 4
TOP Ö 5 Winterdienst-Räumplan Schronfeld; Fraktionsantrag Nr. 032/2015 der SPD-
Beschlussvorlage 772/007/2015 8
Antrag Nr. 032/2015 772/007/2015 10
TOP Ö 6 Baumaßnahme EB 77: Neubau Verwaltungsgebäude mit Sozialtrakt und Pforte
Vorlage Entwurfsplanung EB77/004/2015 11
150423 Erläuterungsbericht EB77/004/2015 15
15-05-12 ebv Außenanlagen Entwurfsplan für Beschlussvorlage EB77/004/ 23
Kennwerte EB77 EB77/004/2015 25
Lageplan EB77/004/2015 26
Pforte - Grundriss, Ansichten, Schnitte EB77/004/2015 27
Prüfungsvermerk Revisionsamt EB77/004/2015 28
Verwaltung Ansichten EB77/004/2015 29
Verwaltung Ansichten1 EB77/004/2015 30
Verwaltung Dachaufsicht EB77/004/2015 31
Verwaltung Erdgeschoss EB77/004/2015 32
Verwaltung Obergeschoss 1 EB77/004/2015 33
Verwaltung Obergeschoss 2 EB77/004/2015 34
Verwaltung Obergeschoss 3 EB77/004/2015 35
Verwaltung Schnitte EB77/004/2015 36
Verwaltung Untergeschoss EB77/004/2015 37
TOP Ö 8.1 Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge
Mitteilung zur Kenntnis VI/027/2015 38
Meldung UVPA Mai VI/027/2015 39
TOP Ö 8.2 Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 16.04.2015 - 27.04.201
Mitteilung zur Kenntnis 32/022/2015 42
TOP Ö 8.3 Antrag der Initiative "Verkehrsberuhigter Bereich Waldseestraße" auf
Mitteilung zur Kenntnis 32/023/2015 44
TOP Ö 8.4 Südumfahrung Niederndorf-Neuses - Einleitung des Raumordnungsverfahre
Mitteilung zur Kenntnis 613/038/2015 46
Anlage 1: Schematische Darstellung der untersuchten Trassenvarianten m 48
Anlage 2: Übersichtslageplan der Trassenvarianten der Südumfahrung Nie 49
Anlage 3: Trassenvarianten im nordöstlichen Abschnitt der Südumfahrung 50
TOP Ö 9.1 Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes für U
Beschlussvorlage 31/060/2015 51
Amt 31 B_Abrechnung 2014 31/060/2015 53
TOP Ö 9.2 Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Ordnungs- u
Beschlussvorlage 32/019/2015 55
Budgetabrechnung 2014 32/019/2015 57
TOP Ö 9.3 Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Liegenschaf
Beschlussvorlage 232/016/2015 58
Sachmittelbudget 2014 Amt 23 232/016/2015 61
Sonderrücklage Budgetergebnis 2014 232/016/2015 62
TOP Ö 9.4 Übertragung und Verwendung des Budgetergebnisses 2014 des Amtes für S

Beschlussvorlage 610.1/003/2015 63
Anlage 1: Budgetdokumentation 2014 der Kämmerei - Jahresrechnung und R 65
Anlage 2: Budget Referat VI 2014-Abrechnung 610.1/003/2015 67
TOP Ö 10 Maßnahmen gegen die Stickoxidbelastung in der Pfarrstraße
Beschlussvorlage 31/052/2015 68
Anlage 1_Antrag erlanger linke vom 07.09.2014 31/052/2015 71
Anlage 2_Tabelle Grenzwerte Stickstoffdioxid 31/052/2015 73
Anlage 3_Schreiben des LfU vom 24.11.2014 31/052/2015 74
TOP Ö 11 Auslobungstexte städtebaulicher Wettbewerbe - Fraktionsantrag der Grün
Beschluss Stand: 14.04.20015 VI/024/2015 84
275_gl_Auslobungstexte Wettbewerbe VI/024/2015 86
TOP Ö 12 Stellplätze für Wohnmobile; hier: FDP-Fraktionsantrag Nr. 115/2014
Beschlussvorlage 232/008/2014/2 87
Anlage1_Lageplan 232/008/2014/2 89
Anlage2_FraktionsantragFDP_115-2014 232/008/2014/2 90
TOP Ö 13 Fraktionsantrag Nr. 024/2015 der Grünen Liste vom 11.02.2015: Neues Be
Beschlussvorlage 610.3/020/2015 91
Anlage 1: Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 024/2015 vom 11.02.2015 93
Anlage 2: Foto bestehende Leuchtskulptur 610.3/020/2015 94
Anlage 3: Foto alte und neue Leuchte am Rathausplatz 610.3/020/2015 95
TOP Ö 14 Einsatz von versenkbaren Pollern im Umfeld der Schiffstraße
Beschlussvorlage 613/034/2015 96
Anlage 1 Standorte für versenkbare Poller im Umfeld der Schiffstraße 99
Anlage 2 Umfrage zum Einsatz von versenkbaren Pollern - Erfahrungen an 100
Anlage 3 SPD-Fraktionsantrag 186/2014 613/034/2015 103
TOP Ö 15 Freigabe der Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuwe
Beschluss Stand: 14.04.2015 613/035/2015 104
Anlage 1 Übersicht der für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben 107
Anlage 2 Gutachten zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr 108
Anlage 3a bis 3g Beschilderungspläne für die Freigabe der Einbahnstraß 135
Anlage 4 Tabellarische Übersicht der für den Radverkehr freizugebenden 142
TOP Ö 16 Bewohnerparkgebiete – aktueller Sachstand und weitere Vorgehensweise
Beschlussvorlage 613/039/2015 143
Anlage_1_NiederschriftBVRöthelheimSeite1 613/039/2015 145
Anlage_2_Bewohnerparkgebiete 613/039/2015 146
Anlage_3_Auslastung 613/039/2015 147
Anlage_4_Anteil Bewohner 613/039/2015 156
TOP Ö 17 Fraktionsantrag Nr. 048/2015 der FDP-Fraktion Ampelschaltung Abfahrt A
Beschlussvorlage 613/036/2015 165
Anlage 1 - Fraktionsantrag FDP 048_2015 613/036/2015 168
Anlage 2 - Signallageplan Baiersdorfer Straße_A73 verkleinert 613/036 169
Anlage 3 - Signallageplan Bayreuther Straße_Baiersdorfer Straße verkle 170
TOP Ö 18 Siemens Campus - Sachstand Masterplan Module 1 und 2
Beschlussvorlage 611/054/2015 171
Anlage 1 Siemens Campus - Sachstand Masterplan Module 1 und 2 611/054 173
TOP Ö 19 Bebauungsplan Nr. 435 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 1 - mi
Beschlussvorlage 611/052/2015 182
Anlage 1_Übersichtslageplan mit Geltungsbereich 611/052/2015 186
TOP Ö 20 Bebauungsplan Nr. 436 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 2 - mi

Beschlussvorlage 611/053/2015 187
Anlage 1_Übersichtslageplan mit Geltungsbereich 611/053/2015 191
TOP Ö 21 SPD-Fraktionsantrag Nr. 75/2014: Bebauungsplan 411: Baumpflanzungen im
Beschlussvorlage 611/037/2015/1 192
Anlage 1 SPD-Fraktionsantrag Nr.75_2014 611/037/2015/1 196
Anlage 2 Stellungnahme Dr. Schulze Darup 611/037/2015/1 197
Anlage 3 Übersichtsplan 611/037/2015/1 199
TOP Ö 22 Bebauungsplan Nr. E 392 der Stadt Erlangen - Lückenschluss des Regnitz
Beschlussvorlage 611/041/2015 200
Anlage 1_Übersichtslageplan mit Geltungsbereich 611/041/2015 204
Anlage 2_Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis 611/041/2015 207
Inhaltsverzeichnis 237