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

(UVPA/008/2015)

über die 8. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 15.09.2015, 16:00 - 21:15 Uhr, Ratssaal, Rathaus

Der / die Vorsitzende eröffnet um 16:00 Uhr die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung der Mitglieder und die Beschlussfähigkeit fest.
Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- **siehe Anlage –**

Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

.	Werkausschuss EB77:	
7.	Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77	
7.1.	Baumentnahmen und Kronenschnitte an den Robinien in der Fichtestraße	773/014/2015
8.	Fraktionsantrag Nr. 089/2015 der Fraktion Erlanger Linke vom 05.06.2015: Wiederverwendung von "Schrott" ermöglichen	772/009/2015
9.	Verbesserung der Baumstandorte Zeppelinstraße und Drausnickstraße Vorentwurf nach DA Bau 5.4	773/013/2015
10.	Anfragen Werkausschuss EB77	
.	Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:	
11.	Mitteilungen zur Kenntnis	
11.1.	Veranstaltung Umwelt und Gesundheit "Einfach. Gut" September 2016	31/067/2015
11.2.	Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit von 09.07.2015 - 20.08.2015	32/028/2015

11.3.	Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners entlang der Autobahn A 3; Anfrage von Herrn Stadtrat Dr. Richter im UVPA am 12.05.2015	32-2/012/2015
11.4.	Ergebnisse des Bürgerworkshops Theaterplatz am 28.04.2015	610.3/023/2015
11.5.	Erneuerung der 110 kV Bahnstromleitung Nürnberg - Eggolsheim; Plangenehmigung; hier: Nichtgefolgte Einwendungen der Stadt Erlangen	611/066/2015
11.6.	Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers; hier: Ergänzte Stellungnahme der Stadt Erlangen	611/070/2015
11.7.	Bebauungsplan Nr. 412 der Stadt Erlangen - Häuslinger Wegäcker West - und Bebauungsplan Nr. 411 der Stadt Erlangen - Häuslinger Wegäcker Mitte - hier: Verschattungsstudien	611/073/2015
11.8.	Luftrechtliche Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Hubschrauber auf dem Dach des Neubaus des Operativen Zentrums; hier: Erteilung der Genehmigung durch das Luftamt Nordbayern	611/074/2015
11.9.	Erledigungstand Fraktionsanträge	VI/039/2015
.	Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:	
12.	Umgebungslärmrichtlinie	31/055/2015
13.	Fraktionsantrag Nr. 084/2015 der SPD-Stadtratsfraktion: Beitritt Bündnis "Kommunen für biologische Vielfalt"	31/069/2015
14.	Ausweitung der Möglichkeit des Handyparkens auf alle Kurzparkzonen im Stadtgebiet	32/027/2015
15.	Angebot der Linie 281 an Wochenenden, Fraktionsantrag Nr. 056/2015 vom 26.03.2015	III/016/2015
16.	Beschilderung Bahnbaustelle Martinsbühler Straße; Fraktionsantrag der FDP Stadtratsfraktion Nr. 107/2015 vom 6.7.2015	32/029/2015

17.	"4 Monate DB-Baustelle" - Verbesserungsvorschläge umsetzen; Fraktionsantrag der CSU Stadtratsfraktion Nr. 106/2015 vom 30.6.2015; Führung der Linie 286 während der Baumaßnahme; Fraktionsantrag der SPD Stadtratsfraktion Nr. 114/2015 vom 8.7.2015	32/030/2015
18.	Fahrbahnmarkierungen zum Schutz querender Radfahrer; Antrag der SPD Fraktion Nummer 119/2015 vom 13.7.2015	32-1/023/2015
19.	Überprüfung der Konsequenzen des Abbaus von Durchfahrtsverboten in der Forchheimer-, Kulmbacher- und Jakob-Nein-Straße; Fraktionsantrag der SPD Fraktion Nr. 109/2015 vom 7.7.2015	32-1/024/2015
20.	Verweilmöglichkeiten in der Altstadt, Fraktionsantrag Grüne Liste Nr. 112/2015 vom 07.07.2015	610.3/024/2015
21.	Bauleitplanung der Stadt Herzogenaurach hier: Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Abschnitt Nr. 13 und Bebauungsplan Nr. 65 - Puma Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring -	611/072/2015
22.	Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Mönaustraße im Bereich der Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs	613/065/2015
23.	"Carsharing fördern" Fraktionsantrag Nr. 058/2015 der ÖDP-Stadtratsgruppe	613/050/2015
24.	Busbeschleunigung auf dem Büchenbacher Damm	613/053/2015
25.	Autofreie Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern; SPD-Fraktionsantrag 045/2015	613/054/2015
26.	Radwegeverbindung zwischen Frauenaurach und Bruck; SPD-Fraktionsantrag 012/2015	613/055/2015
27.	Rad- und Fußwegeverbindung von Kosbach über Häusling nach Steudach; CSU-Fraktionsantrag 034/2015 und FWG-Fraktionsantrag 099/2015	613/056/2015/1
28.	CSU-Fraktionsantrag 105/2015 - Ampeln Paul-Gossen-Straße (Brücke / S-Bahn-Halt)	613/057/2015
29.	Grüne Liste Fraktionsantrag 087/2015 - Ampelfreie Kreuzung Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße	613/058/2015

30.	Siemens Campus - Verkehrskonzept	613/059/2015
31.	Verkehrsentwicklungsplan Erlangen - hier: Rückblick auf die 2. Bürgerinformationsveranstaltung und Beschluss zum weiteren Vorgehen	613/061/2015
32.	Zeppelinstraße (zw. Komotauer- u. Schenkstraße): Einführung Tempo-30-Zone u. Rückbau Radwege	613/062/2015
33.	Anfragen	

TOP

Werkausschuss EB77:

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

TOP 7.1

773/014/2015

Baumentnahmen und Kronenschnitte an den Robinien in der Fichtestraße

Aufgrund von verkehrssicherungspflichtigen Maßnahmen wird der EB 77 – Abt. Stadtgrün an den Robinien in der Fichtestraße (zwischen Lorlebergplatz und Loewenichstraße) Baumentnahmen und Kronenpflegearbeiten durchführen. Die Arbeiten sind für die 40. KW vorgesehen und sind notwendig, weil ein Teil der Bäume bereits komplett abgestorben ist bzw. keine nennenswerte Reststandzeit mehr aufweist. Des Weiteren werden Schnittmaßnahmen an den gesunden Bäumen vorgenommen, die in der Hauptsache das Entfernen von abgestorbenen bzw. durch Überlänge bruchgefährdete Astpartien betreffen.

Das Stammholz der Robinien geht auf Lagerplatz des EB 77 und wird im öffentlichen Bereich (Spielplätze etc.) verwendet.
Die Baumnachpflanzungen in dem Straßenabschnitt erfolgen in Abhängigkeit mit dem Turnhallenneubau des MTG.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 8

772/009/2015

Fraktionsantrag Nr. 089/2015 der Fraktion Erlanger Linke vom 05.06.2015: Wiederverwendung von "Schrott" ermöglichen

Der Fraktionsantrag zielt auf eine erhöhte Wiederverwendung von „Elektroschrott“ ab und schlägt zur Umgehung der Abfalleigenschaft ein Verfahren zum Verschenken der Gegenstände mittels entsprechender Formulare vor.

Inzwischen bestätigt eine Auskunft des StMUV die bisherige Rechtsauffassung, dass eine Entnahme von als Abfall an den öffentlichen Entsorgungsträger entsorgten Elektrogeräten nicht möglich ist. Sie bestätigt ebenfalls, dass gebrauchsfähige Elektronikgeräte, die der Besitzer nicht mehr nutzt, deren er sich aber auch nicht als Abfall entledigen will, von ihrem Besitzer als gebrauchte Geräte zum Zweck der Weiterverwendung an Dritte verkauft oder auch unentgeltlich übergeben werden können.
Zur Förderung dieser Möglichkeit der Weiterverwendung solcher gebrauchs- und funktionsfähiger Elektronikgeräte können öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger entsprechend gekennzeichnete Behälter aufstellen und die dort gesammelten Geräte an interessierte Dritte zur weiteren Nutzung weitergeben.

Eine solche Probekampagne - die Aufstellung von gekennzeichneten Containern für gebrauchsfähige Elektrogeräte „weiße Ware“ - wird derzeit an zwei Wertstoffhöfen des Zweckverbandes für Abfallwirtschaft (Umladestation Erlangen und Deponie Medbach) in Zusammenarbeit mit der GGFA Erlangen und der Laufer Mühle durchgeführt. Diesem Ergebnis sind Recherchen des ZVA zur möglichen Kooperation mit verschiedenen regionalen gemeinnützigen Betrieben und des von diesen gesehenen Bedarfes vorausgegangen.
Die genannten Einrichtungen geben die gebrauchsfähigen Geräte je nach Bedarf vorwiegend an bedürftige Menschen zum Zwecke der Weiterverwendung weiter.

Das beschriebene Vorgehen stellt in der Abfallhierarchie die Stufe Wiederverwendung dar und ermöglicht neben der Nachverfolgung dessen, was mit den Elektrogeräten passiert, einen geordneten Ablauf bedarfsgerechter Wiederverwendung.

Neben dieser neuen zusätzlichen Wiederverwendungsmöglichkeit für gebrauchsfähige Elektrogeräte können die Bürgerinnen und Bürger die bereits vorhandenen Abgabe- und Erwerbsmöglichkeiten über die Gebrauchtwarenhäuser der GGFA in Erlangen und der Laufer Mühle im Landkreis ERH sowie die Tauschbörse im städtischen Online-Angebot nutzen. Ungeachtet dessen stehen einer Weitergabe zur weiteren Benutzung von gebrauchsfähigen Gegenständen von Besitzer zu neuem Nutzer alle diesbezüglichen Medien, Plattformen usw. offen.

Für darüber hinausgehende Maßnahmen zur Wiederverwendung gebrauchsfähiger Elektronikgeräte sieht die Verwaltung derzeit weder Bedarf noch Möglichkeit. Die zur Verfügung stehenden Wiederverwendungsmöglichkeiten können durch intensive Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel einer intensiveren Nutzung durch die Bürgerinnen und Bürger erneut beworben werden.

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

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

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

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

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Wiederverwendung von gebrauchs- und funktionstüchtigen Elektrogeräten wird derzeit versuchsweise durch je einen vor den Wertstoffhöfen (Umladestation Erlangen und Deponie Medbach) des ZVA ER / ERH aufgestellten und gekennzeichneten Container, zusätzlich zu den bereits vorhandenen Möglichkeiten, gefördert.
Der Fraktionsantrag der Fraktion Erlanger Linke Nr. 032/2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 9

773/013/2015

Verbesserung der Baumstandorte Zeppelinstraße und Drausnickstraße
Vorentwurf nach DA Bau 5.4

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Zeppelinstraße (Gleditschienallee) und der Drausnickstraße (Zuckerahorn-Baumreihe) ist zur Verbesserung der Baumstandorte eine Entsiegelung vorhandener Belagsflächen geplant. Die vorhandenen Grünstreifen sind inzwischen zu schmal und für die teils mächtigen Bäume nicht mehr ausreichend. Aufgrund des teilweise stark ausgeprägten Wurzelwachstums sind durch Belagsanhebungen an vielen Stellen deutliche Unfallgefahren entstanden.
Durch die Entsiegelungsmaßnahmen soll die Situation für den dortigen Baumbestand nachhaltig verbessert, der Erhalt der Bäume auf lange Zeit gesichert und die Unfallgefahren beseitigt werden.

Zeppelinstraße:
Die Gleditschienallee ist in Erlangen einzigartig, vital und für den Straßenzug absolut prägend. Die Entsiegelungsmaßnahme sollte dringend durchgeführt werden, um den fortdauernden Bestand zu sichern.

Drausnickstraße:
Die Zuckerahorn-Baumreihe ist zwar inzwischen sehr betagt, kann aber durch die Entsiegelungsmaßnahme noch viele Jahre in ihrem Bestand gesichert werden. Aus Verkehrssicherungsgründen wurden in der Vergangenheit bereits wenige Bäume durch Ersatzpflanzungen ausgetauscht. Wo möglich werden, ergänzend zur bestehenden Baumreihe, zusätzliche neue Baumstandorte geschaffen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der Zeppelinstraße kann durch Rückbau des vorhandenen Radweges der Wurzelbereich vergrößert werden. In verwaltungsinterner Abstimmung mit der Verkehrsplanung, dem Ordnungs- und Straßenverkehrsamt und dem Tiefbauamt ist eine Auflassung der Radwege in dem Straßenzug möglich.

In der Drausnickstraße wurde der ehemals asphaltierte Radweg aufgrund der Belagsschäden bereits durch Markierung in den Straßenraum verlegt worden. Der Asphalt Belag des Radweges kann somit ersatzlos rückgebaut werden. Im Bereich der Einmündung Eichendorffstraße wird der vorhandene Gehweg auf 2 m Breite rückgebaut und zusätzliche Baumstandorte geschaffen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Planung fand in enger Zusammenarbeit mit Abt. 321/Sachgebiet Verkehrswesen, Abt. 613/ Sachgebiet Verkehrsanlagen und Verkehrssteuerung und SG 66-2/ Betrieb, Unterhalt und

Straßenbau statt. Weiterhin wurden die Entsiegelungsmaßnahmen den unmittelbar von den Veränderungen betroffenen Anwohnern erläutert und mit Ihnen besprochen.

Nach Beschlussfassung ist vorgesehen, unverzüglich die Entwurfs- und Ausführungsplanung zu erstellen, damit die Ausschreibung und Vergabe der Maßnahmen noch im Herbst 2015 erfolgen kann. Baubeginn wird dann im Frühjahr, unmittelbar nach Ende der Wintermonate 2015/2016 sein, damit noch im Frühjahr die Baumneupflanzungen durchgeführt werden können.

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

Investitionskosten:	€ 115.000,-	bei IPNr.: 551.500
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt

x sind vorhanden auf IvP-Nr. 551.500 ´Baumpflanzung & Entsiegelungsmaßnahmen´

☐ sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Vorentwurfsplanung zu den Entsiegelungsmaßnahmen in der Zeppelinstraße und der Drausnickstraße wird zugestimmt.

Um den Zeitplan mit dem Ziel der Vergabe ´Herbst 2015´ und der Fertigstellung bis ´Frühjahr 2016´ einhalten zu können, sowie aufgrund der bereits sehr detaillierten Vorentwurfsplanung, wird abweichend von der DA Bau auf den separaten Beschluss des Entwurfsplans verzichtet.

Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsschritte zu veranlassen und die Entsiegelungsmaßnahmen entsprechend der vorgelegten Planung bis Frühjahr 2016 fertig zu stellen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 10

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 11

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 11.1

31/067/2015

**Veranstaltung Umwelt und Gesundheit
"Einfach. Gut" September 2016**

Gesund leben in einer gesunden Umwelt: Schon vorher an nachher denken

Das Wort „Verbraucherschutz“ ist aktuell wieder in aller Munde. Politiker benutzen es, in den Medien treffen wir täglich darauf und es ist auch Grundlage für viele europäische und nationale Rechtsnormen. Doch wie geschützt fühlt sich der Verbraucher heutzutage? Wie kann der Bürger erkennen, ob er ein sicheres Lebensmittel vor sich hat und ob auch wirklich drin ist, was drauf steht? Was kann der Einzelne tun, um guten Gewissens tierische Lebensmittel zu sich zu nehmen, die von Tieren stammen, die tierschutzgerecht gehalten werden? Die Stadt Erlangen hat sich den Verbraucherschutz schon seit vielen Jahren auf die Fahnen geschrieben. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Kontrollen, wird im Amt für Veterinärwesen und gesundheitlichen Verbraucherschutz auch die Beratung der Gewerbetreibenden und von Privatpersonen, also die Prävention, groß geschrieben.

Angesichts unserer zivilisatorischen Probleme beschäftigt viele Menschen die Frage, wie wir künftig leben und wirtschaften wollen und gleichzeitig unsere natürliche Umwelt bewahren können, wie wir also ein gutes Leben führen können, ohne die Lebensgrundlagen kommender Generationen zu gefährden. Den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern, weniger Ressourcen zu verbrauchen, unter fairen Bedingungen zu produzieren, um nur ein paar Beispiele zu nennen, bedeutet Veränderungen in verschiedenen Lebensbereichen, beim Bauen und Wohnen, bei Ernährung und Mobilität, bei Wirtschaft und Handel. Das Bewusstsein dafür ist bei vielen Menschen vorhanden, ein nachhaltiger Lebensstil wird von vielen längst nicht mehr als Verzicht, sondern als eine Möglichkeit betrachtet, Lebensqualität zu steigern. Fragen zu Nachhaltigkeit und Fairness müssen Unternehmen heute in ihre Geschäftsentscheidungen einbeziehen, gleichzeitig sind im Zuge der Nachhaltigkeitsdiskussion neue Initiativen, Projekte und Geschäftsmodelle entstanden, zu deren Prinzipien Teilen und Tauschen, selber Machen und Verleihen, Recyceln und Produzieren unter fairen Verbindungen gehören. Handelt es sich hierbei noch um

Nischensegmente, bringen sie doch neue Impulse für eine andere Art des Wirtschaftens. Verantwortung für die Umwelt zu übernehmen, fängt bei der eigenen Gesundheit an: Immer mehr Menschen legen Wert auf Gesundheitsvorsorge und wollen mehr Angebote zur Prävention in Anspruch nehmen. Bewegung und Sport, eine gesunde Ernährung, ein besserer Umgang mit Stressfaktoren tragen dazu bei Wohlbefinden, Mobilität bis ins hohe Alter und die Lebensqualität aller Bevölkerungsgruppen zu erhalten bzw. zu verbessern. Zudem machen es der demografische Wandel und die steigenden Kosten unseres Gesundheitssystems aus gesamtgesellschaftlicher Sicht notwendig, das Engagement im Bereich Gesundheitsförderung und Prävention zu erhöhen.

Die Möglichkeit, selbst aktiv werden zu können für die eigene Gesundheit und für eine gesunde Umwelt trägt nicht zuletzt dazu bei, dass sich Menschen als Gestalter ihrer Lebensumstände und in ihrer Wirkmächtigkeit erfahren können. In einem lebendigen sozialen Miteinander nehmen sie sich zudem als Teil einer vielfältigen Gesellschaft wahr: Nachhaltigkeit, Gesundheit und Spaß an Bewegung sollen die drei Eckpfeiler einer neuen Veranstaltung sein:

Veranstaltung „Einfach.Gut“

In einer neuen Veranstaltung unter dem (Arbeits)-Titel „Einfach.Gut“ soll sich im September 2016 alles um den Menschen in seinem Lebensraum drehen – um die Möglichkeit, diesen Lebensraum in Verantwortung für die eigene Gesundheit zu gestalten und ihn für die kommenden Generationen zu erhalten.

Mit dieser Veranstaltung sollen die bisherigen Verbraucherberatungstage und die Umwelttage zusammengefasst und um die Themen Gesundheit, Sport, Bewegung und Nachhaltigkeit erweitert werden. Da die Themen von großer Aktualität sind und unsere Gesellschaft auch in der weiteren Zukunft begleiten werden, ist dieses neue Veranstaltungsformat regelmäßig wiederkehrend geplant.

Veranstalter sind das Sportamt, das Amt für Soziokultur, das Amt für Umweltschutz und Energiefragen sowie das Amt für Veterinärwesen und gesundheitlichen Verbraucherschutz.

In die Veranstaltung sollen möglichst viele Akteure eingebunden werden, u. a. von staatlichen Behörden, Vereinen, Verbänden und Initiativen, Schulen und Kindergärten, Kirchengemeinden und der Universität. Zudem ist geplant, den bisherigen Nachhaltigkeitstag, veranstaltet von Erlanger Initiativen, in die neue Veranstaltung zu integrieren. Es soll eine Veranstaltung von Bürger/innen für Bürger/innen sein.

Veranstaltungszeitraum/Veranstaltungsorte

Veranstaltungszeitraum:	Freitag, 23.09./Samstag, 24.09.2016
Geplante Veranstaltungsorte:	Schlossplatz, östliche Wasserturmstraße, Altstadtmarktpassage (noch nicht endgültig)

Ziele der Veranstaltung

Mit der Veranstaltung sollen ernste Themen von großer gesellschaftlicher Relevanz auf vielfältige, informative und unterhaltsame Weise in den Mittelpunkt gerückt werden.

Die Veranstaltung will…

… den Besucherinnen und Besuchern eine breite und vielfältige Sicht auf die Themen Gesundheit und Umwelt geben und das Bewusstsein für die eigene Gesunderhaltung und die der Umwelt stärken.
… ökologische Zusammenhänge sowie die Bedeutung und die Folgen des eigenen Handelns aufzeigen (z. B. Förderung sozialer Gerechtigkeit durch Unterstützung von fairem Handel).
… zeigen, dass es nicht um Konsumverzicht, sondern um eine andere Art des Konsumierens geht und dafür sensibilisieren, dass bei Kaufentscheidungen auch Kriterien der Nachhaltigkeit

einbezogen werden.
… die Vielfalt der Möglichkeiten aufzeigen, nachhaltige Lösungen zu finden.
… Einrichtungen der Stadtverwaltung vorstellen, die für die Themen Umwelt und Gesundheit zuständig sind, die den Bürger/innen für Information und Beratung zur Verfügung stehen.
… private Initiativen und Projekte in Erlangen vorstellen, die über verschiedene Themen der Nachhaltigkeit informieren und darüber hinaus Möglichkeiten bieten sich zu engagieren.
… zeigen, dass eine nachhaltige Lebensführung durch einen sorgsamen Umgang mit Rohstoffen und Energieträgern für jeden umsetzbar ist, dass Reduzierung nicht gleich Verzicht heißen muss, sondern nur eine andere Art des Handelns.
… zeigen, dass Veränderungen im Kleinen, die jeder in seinem Lebensstil vornehmen kann, Einfluss nehmen können auf das eigene Wohlergehen, auf Umwelt und Gesellschaft und nicht zuletzt auf politische Entscheidungen.

Projekte und Veranstaltungen

Informieren – Beraten – Probieren – Mitmachen – Erleben:

In unterschiedlichen Veranstaltungsformaten, die zum Mitmachen und Nachmachen animieren sollen, soll es um die Themen gesunde Ernährung/sichere Ernährung, Verbraucherschutz, Sport, Bewegung und Gesundheit, Tier- und Artenschutz, fairer Handel, Umgang mit Rohstoffen und Energieträgern, Umweltschutz und Nachhaltigkeit gehen.

- <u>Projekt-Ideen im Vorfeld der Veranstaltung</u>
- Bereits im Vorfeld der Veranstaltung sollen Projekte initiiert und bearbeitet werden, deren Ergebnisse dann im Rahmen der Veranstaltung im September präsentiert werden sollen, z. B.:
    - Umwelt- und sportpädagogische Projekte mit Kindern und Jugendlichen in Kindertageseinrichtungen und Schulen im Laufe des Schuljahres 2015/16
    - Gemeinsam mit Gewerbetreibenden Erarbeitung einer für die Verbraucher/innen sinnvollen und klaren Kennzeichnung von Lebensmitteln (Allergene, Nährwerttabelle)
    - Präsentation von Projekten aus dem Umweltbereich, z. B. Obstgarten der Lebenshilfe, Bienenprojekt der Förderschule, neues „urban gardening“-Projekt am Kulturpunkt Bruck
    - Werbung für und Unterstützung beim Aufbau von Börsen und Plattformen für die nachbarschaftliche gemeinsame Nutzung von selten genutzten Konsumgütern bzw. die Weitergabe von Konsumgütern, die selbst nicht mehr genutzt werden.

<u>Ideen für Aktionen und Veranstaltungen am 23./24. September 2016</u>

Info-Stände, Diskussionen, Gespräche, Mitmach-Aktionen, Präsentationen, Vorführungen, z. B.:

- Vorstellung der Veranstaltungen des Sportamtes (Rädli, Sportfeste, Schulsportwettbewerbe), der „Gesundheitsregion ^{plus}“ sowie der Angebote zum Gesundheitssport in den Vereinen
- Mitmach-Aktionen aus dem Programm „1000-Punkte für Deine Gesundheit“ sowie den BIG- und GESTALT-Kursen
- Ausprobieren von Sport- und Spielgeräten aus dem Spielepool
- Sports-Corner mit Interviews
- Gesundheitsmessungen (z. B. Körperfettmessungen)
- Show-Kochen mit dem Deutschen-Köche-Verband
- Schau-Backen für Kinder und Jugendliche mit der Bäckerinnung
- Diskussionsrunden mit Fachleuten zu verschiedenen Themen aus den Bereichen Umwelt und Gesundheit
- „Tierschutz macht Schule“: Eine Fragerunde zum Thema Umgang mit unseren Haustieren
- Kleidertauschbörse „KlaMotte“: gebrauchte, gut erhaltene Kleidungsstücke mitbringen und tauschen, eine „Aufhübschstation“ hilft beim Verschönern des neuen Stylings

- „Schnippel-Disko“ mit Fahrrad-Antrieb: Lebensmittel retten, gemeinsam schnippeln, kochen, essen, Spaß haben – und die Musik spielt nur, wenn kräftig in die Pedale getreten wird
- „Repair-Café“: Nicht wegwerfen, sondern reparieren der kaputten Geräte
- Veranstaltungen des „Nachhaltigkeitstages“
- Interaktives Kunstprojekt zur Frage: „Was ist unbezahlbar?“
- Bühnenprogramm

I. **Finanzen:**

- Eine vorläufige Kalkulation der Veranstaltung zeigt einen Finanzbedarf von ca. 50.000 für die Kosten Infrastruktur/Personal für die verschiedenen Veranstaltungsorte, Programm und Öffentlichkeitsarbeit:

  - Infrastruktur/Personal: 15.000 €
  - Programm: 20.000 €
  - Öffentlichkeitsarbeit: 15.000 €
- 50.000 €

Da die Veranstaltungen alle im öffentlichen Raum bei freiem Eintritt stattfinden, entfällt eine (Mit-)Finanzierung des Projekts durch entsprechende Einnahmen. Es soll jedoch versucht werden, Einnahmen in Form von öffentlichen Zuschüssen bzw. Sponsoring zu generieren.

I.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.2 — 32/028/2015

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit von 09.07.2015 - 20.08.2015

In der Zeit vom 09.07.2015 bis 20.08.2015 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen; Für die verkehrsrechtlichen Anordnungen Nrn. 14, 25, 26 und 27 ist ein Kostenträger vorhanden.

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	09.07.2015	**Äußere Tennenloher Straße** Änderung bzw. Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter Fahrbahndeckenerneuerung in der Äußeren Tennenloher Straße zw. Geißlerstraße und Rudolf-Steiner-Straße.
2.	13.07.2015	**Hertleinstraße** Ausweisung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes vor dem Anwesen Hertleinstraße 56.
3.	17.07.2015	**Vierzigmannstraße** Änderung bzw. Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter Fahrbahndeckenerneuerung in der Vierzigmannstraße zw. Katholischer Kirchenplatz und Hauptstraße.
4.	22.07.2015	**Theodor-von-Zahn-Straße** Freigabe des Radverkehrs in der Theodor-von-Zahn-Straße (zwischen Schellingstraße und Gebbertstraße) entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.
5.	22.07.2015	**Theaterplatz** Freigabe des Radverkehrs am Theaterplatz entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.
6.	22.07.2015	**Dreikönigstraße** Freigabe des Radverkehrs in der Dreikönigstraße entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.
7.	22.07.2015	**Sebaldusstraße** Austausch der Absperrschranke gegen eine Richtungstafel linksweisend im Einmündungsbereich Sebaldusstraße/Erwin-Rommel-Straße.
8.	22.07.2015	**Bohlenplatz** Freigabe des Radverkehrs am Bohlenplatz entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.
9.	22.07.2015	**Obere Karlstraße** Freigabe des Radverkehrs in der Oberen Karlstraße entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.
10.	22.07.2015	**Heuweg** Freigabe des Radverkehrs am Heuweg entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.

11. 22.07.2015 **Mozartstraße**
Freigabe des Radverkehrs in der Mozartstraße (zwischen Schelling- und Gebbertstraße) entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße.

12. 27.07.2015 **Haundorfer Straße**
Einengung der Fahrbahn der Haundorfer Straße im Ortsteil Häusling durch Sperrflächenmarkierungen und Warnbaken.

13. 27.07.2015 **Hammerbacher Straße**
Markierung einer Ausleitung für den Radverkehr in der Hammerbacher Straße Zufahrt zur Brucker Lache.

14. 30.07.2015 **Loschgestraße**
Verlegung des derzeit am Maximiliansplatz vorhandenen Taxenstandplatzes in die Loschgestraße und gleichzeitige Ausweisung einer Kurzparkzone auf der Fläche des bisherigen Standplatzes.

15. 30.07.2015 **Am Weichselgarten**
Ausweisung eines allgemeinen Behindertenparkplatzes an der Westseite der Straße Am Weichselgarten in Höhe Hs.Nr. 8.

16. 31.07.2015 **Jenaer Straße**
Auflassung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes vor dem Anwesen Jenaer Straße 17.

17. 31.07.2015 **Mozartstraße (Ausbaubereich West)**
Beschilderung und Markierung nach Fertigstellung des derzeit im Ausbau befindlichen Abschnitts der Mozartstraße zwischen Sieboldstraße und Werner-v.-Siemens-Straße.

18. 03.08.2015 **Pommernstraße**
Umwandlung eines eingeschränkten in ein absolutes Haltverbot im Bereich des südlichen Wendeplatzes in der Pommernstraße.

19. 03.08.2015 **Am Erlanger Weg**
Erlass eines eingeschränkten Haltverbots an der Nordwestseite der Straße Am Erlanger Weg im Bereich des Anwesens Nr. 40.

20. 04.08.2015 **Werner-von-Siemens-Straße**
Markierung und Beschilderung der Werner-von-Siemens-Straße zwischen Hofmannstraße und Mozartstraße nach erfolgtem Ausbau Ende 2015, sowie Änderung und Anpassung der Signaltechnik im Bereich der LZA 119 an der Kreuzung Werner-von-Siemens-Straße/Mozartstraße.

21. 07.08.2015 **Paul-Gossen-Straße**
VAO Wendeverbot in der Paul-Gossen-Straße, Einfahrt Polizei.

22. 07.08.2015 **Adenauerring / Mönaustraße**
Änderung der Betriebszeit der Lichtsignalanlage LSA K 185 – Kreuzung Adenauerring – Alte Mönaustraße.

23. 10.08.2015 **Gerberei / Parkplatzstraße**
Ausdehnung der Betriebszeit der Lichtsignalanlage 197 an der Einmüdung Parkplatzstraße / Gerberei.

24. 10.08.2015 **Spardorfer Straße**
Einbau eines Absperrpfostens auf dem südlichen Gehweg der Spardorfer Straße in Höher der Bordsteinabsenkung Anwesen Nr. 15.

25. 11.08.2015 **Rathsberger Straße**
Anbringen von amtlichen innerörtlichen Wegweisern „Wohnstift Rathsberg“ (VZ 432(.

26. 11.08.2015 **Allee am Röthelheimpark**
Anbringen von amtlichen innerörtlichen Wegweisern „Seniorenwohnzentrum am Röthelheimpark“ (VZ 432).

27. 11.08.2015 **Spardorfer Straße**
Anbringen von amtlichen innerörtlichen Wegweisern „Umweltstation Jugendfarm“.

28. 13.08.2015 **Albertusstraße**
VAO Auftragen einer Blockmarkierung im Einmündungsbereich Albertusstraße / Gostenhofer Straße im Stadtteil Frauenaurach.

29. 14.08.2015 **Bergstraße**
Auftragen einer Kreuzmarkierung zur Freihaltung des Zugangs zur Behindertentoilette in der Bergstraße.

30. 14.08.2015 **Lerchenbühl**
Auftragen einer Grenzmarkierung im südöstlichen Einmündungsbereich Lerchenbühl / Möhrendorfer Straße.

31. 14.08.2015 **Loschgestraße**
Umwandlung der an der Nordseite der Loschgestraße ggü. dem Zugang zur Kinderklinik vorhandenen gebührenpflichtigen Kurzparkzone in eine Kurzparkzone mit Parkscheibenpflicht sowie Abbau des Parkscheinautomaten Nr. 17 an der Einmündung Krankenhausstraße.

32. 19.08.2015 **Löhestraße**
Ausweisung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Südseite der Löhestraße in Höhe Hs.Nr. 46.

33. 19.08.2015 **Lammersstraße**
Beschilderung des entlang der Westseite der Lammersstraße abmarkierten Gehweges und gleichzeitige Entfernung der vorhandenen Sperrzeichen und eingeschränkten Haltverbote.

34. 20.08.2015 **Neuenweiherstraße**
Ausweisung von 4 Lkw-Stellplätzen auf der Südseite des Wendeplatzes Neuenweiherstraße.

35. 20.08.2015 **Elisabethstraße**
Ausweisen eines Haltverbotes auf dem nördlichen Seitenstreifen (ehemaliger Gehweg) der Elisabethstraße zwischen Wilhelminen- und Kurt-Schumacher-Straße.

36. 20.08.2015 **Lewin-Poeschke-Anlage / Ilse-Sponsel-Weg**
Ausweisen der Sonderwege Lewin-Poeschke-Anlage und Ilse-Sponsel-Weg als gemeinsame Geh- und Radwege.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.3

32-2/012/2015

**Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners entlang der Autobahn A 3;
Anfrage von Herrn Stadtrat Dr. Richter im UVPA am 12.05.2015**

Die Autobahndirektion Nordbayern ließ Ende April 2015 zum Schutz der Gesundheit von Verkehrsteilnehmern und Mitarbeitern des Autobahnbetriebsdienstes die gesundheitsgefährdenden Raupen des Eichenprozessionsspinners auf besonders betroffenen Parkplätzen zwischen der Anschlussstelle Höchstadt Ost und der Anschlussstelle Frauenaurach mit einem Insektenbekämpfungsmittel beseitigen (Biozid Dipel ES).

Nach Angaben der Autobahndirektion zwang die in den letzten beiden Jahren festgestellte Zunahme des Eichenprozessionsspinners zur Anwendung eines Insektenbekämpfungsmittels. Bei der bisher durchgeführten mechanischen Beseitigung mussten die zu behandelnden Parkplätze aufgrund des extremen Eichenprozessionsspinner-Befalls wochenlang gesperrt werden. Dies war sehr zeit- und kostenaufwändig und mit hohen gesundheitlichen Belastungen für das Personal verbunden. Die notwendige Sperrung der Parkplätze musste zudem in der Hauptreisezeit vorgenommen werden, in der ein besonders hoher Bedarf an Rastmöglichkeiten besteht.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat für diese sogenannte „Biozid-Maßnahme“ von der zuständigen Regierung von Mittelfranken eine aus artenschutzrechtlichen Gründen notwendige Ausnahmegenehmigung erhalten. Lt. Pressemitteilung der Autobahndirektion wirkt das biologische Bazillus-Präparat „Dipel ES“ weitgehend selektiv auf den Eichenprozessionsspinner und ist für Säugetiere und den Menschen absolut ungefährlich.

Die Verträglichkeitsprüfung des Umweltamtes der Stadt Erlangen hat ergeben, dass eine Beeinträchtigung der Natura 2000 Gebiete im Stadtgebiet Erlangen nicht erkennbar ist.

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

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Frau StRin Fuchs zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die MzK wird auf Antrag von Frau StRin Fuchs zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.4

610.3/023/2015

Ergebnisse des Bürgerworkshops Theaterplatz am 28.04.2015

Im Frühjahr 2014 fand im Rahmen der "Altstadtdialoge" ein Vortrag von Herrn Weber zum Thema "Ein Vorplatz für das Theater - Ideen und Vorgehen" statt. Dabei wollte Herr Weber die Diskussion um eine Neugestaltung des Erlanger Theaterplatzes anstoßen. Trotz der vielschichtigen Diskussion im Anschluss an den Vortrag wurde der grundsätzliche Handlungsbedarf für eine Umgestaltung gesehen. Ziel ist hierbei, den Theaterplatz entsprechend seiner Bedeutung wieder attraktiver zu machen.

Zur weiteren Diskussion um die Art und Weise der Umgestaltung des Theaterplatzes fand am 28.04.2015 ein Bürgerworkshop im Redoutensaal statt, zu dem der Oberbürgermeister und das Referat für Planen und Bauen alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen hatten.

Zweck des Bürgerworkshops:

Mit Hilfe des Bürgerworkshops sollten die Wünsche und Ideen der Bürgerinnen und Bürger zu *wesentlichen* Aspekten der Platzgestaltung (Nutzung, Freiraumgestaltung, Möblierung) gesammelt werden. Dabei ging es jedoch nicht um die Festlegung von einzelnen Details (wie z.B. Gestaltung von Sitzbänken o.ä.). Diese im Workshop erarbeiteten Ideen und Wünsche sollen die Rahmenbedingungen bzw. Leitlinien für die weitere Planung bilden.

Nach der Vorstellung im Stadtrat bzw. UVPA soll über das weitere Vorgehen entschieden werden.

Ablauf des Bürgerworkshops:

Zunächst begrüßte der Oberbürgermeister, Herrn Dr. Janik, die zahlreichen Gäste. In einem Kurzvortrag führte Herr Weber in die Thematik ein und knüpfte dabei an die grundsätzlichen Ideen zu einem Theaterplatz an.

Anschließend wurde die geplante Gruppenarbeit erläutert und die ca. 70 Anwesenden wurden gebeten, sich auf die 5 Gruppen mit den Infotischen und Ideenwänden zu verteilen.

Für diese Gruppenarbeit standen den Bürgerinnen und Bürgern Pläne, Skizzenmaterial, Modelle und Moderationskarten zur Verfügung, um in ca. einer Stunde ihre Vorstellungen aufzuzeigen bzw. aufzuschreiben. Im Anschluss daran wurden diese Ideen und Anregungen von jeder Gruppe kurz vorgestellt.

Herr Dr. Janik beendete die Veranstaltung mit einem Ausblick. Die Veranstaltung dauerte von 19:00 - ca. 21:30 Uhr.

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Im Auftrag von Amt 61 wurde die Veranstaltung von der Cima, Beratungs- und Management GmbH, moderiert und anschließend protokolliert. Die Ergebnisse des Bürgerworkshops sind stichpunktartig und nach Themen sortiert als Ergebnisprotokoll in der Anlage 1 aufgeführt.

Insgesamt differierten die Wünsche und Ideen der Anwesenden sehr stark - von der Meinung, dass überhaupt keine Veränderungen gewünscht sind - bis zu einer kompletten Umgestaltung mit Tiefgarage. Auch im Hinblick auf einen eventuellen Baukörper auf dem Platz waren sehr unterschiedliche Meinungen vorhanden.

Die Verwaltung würde vorschlagen, den Konsenspunkt „allgemeine Pflege und Entrümpelung des Platzes“, z. B. Baum- und Grünpflege, unnötige Schilder, u. a. störende Elemente entfernen, also klassische Verschönerungsmaßnahmen 2015 / 2016 anzugehen, um die Funktion als Lebens- und Kommunikationsraum für Anwohner zu verbessern.

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

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Herrn StR Höppel zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Herrn StR Höppel zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.5

611/066/2015

**Erneuerung der 110 kV Bahnstromleitung Nürnberg - Eggolsheim;
Plangenehmigung;
hier: Nichtgefolgte Einwendungen der Stadt Erlangen**

In der Sitzung am 16.06.2015 (vgl. Vorlage 611/059/2015) wurde berichtet, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Genehmigung zur Erneuerung der 110 kV Bahnstromleitung durch das Erlanger Stadtgebiet erteilt hat. Den von der Stadt Erlangen Verfahren eingebrachten Stellungnahmen wurde weitestgehend gefolgt.

Die Verwaltung wurde gebeten, darzustellen, welchen Einwendungen der Stadt Erlangen das EBA nicht entsprochen hat.

Eine Aufstellung derjenigen Einwendungen der Stadt Erlangen, denen das EBA in der Plangenehmigung **nicht** entsprochen hat, bzw. zu denen die Vorhabenträgerin (DB Energie) nicht bereits selbst ein Entsprechen bei der Bauausführung erklärt hat, liegt in der Anlage bei.

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

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Herrn StR Höppel zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Herrn StR Höppel zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.6

611/070/2015

**Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers;
hier: Ergänzte Stellungnahme der Stadt Erlangen**

Verfahren

Für das Planfeststellungsverfahren zum geplanten Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie die Errichtung eines Bodenzwischenlagers bei Kriegenbrunn fand vom 18.06.2015 bis 17.07.2015 die öffentliche Auslegung statt. Einwendungen und Anregungen zur Planung konnten bis zum 31.07.2015 vorgebracht werden.

Die fristgerecht abgegebene Stellungnahme der Stadt Erlangen liegt als Anlage 1 bei.

Der UVPA hat am 21.07.2015 (611/060/2015) eine Stellungnahme der Stadt Erlangen beschlossen. Bestandteil des Beschlusses war die Ermächtigung an die Verwaltung, nachträglich Ergänzungen und Änderungen an der Stellungnahme vorzunehmen, soweit diese zur Wahrung der zu vertretenden Belange erforderlich sind und in Einklang mit ihrer ursprünglichen Intention stehen. Der UVPA ist über die vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zu informieren.

Ergänzungen der Stellungnahme

Aufgrund des kurzen Prüfzeitraums vor Erstellung der o.g. Vorlage wurde die Stellungnahme im Nachgang in den Bereichen Bodenschutz und Abfallrecht sowie Immissionsschutz teilweise überarbeitet. Des Weiteren wurden Anregungen aus dem UVPA zum Thema Verkehr aufgenommen. Im Einzelnen wurden folgende Ergänzungen durchgeführt:

Lfd. Nr. (neu)	Baumaßnahme	Thema
11	Schleuse Erlangen	Querung des Radwegs an der St 2240 mit der Baustellenzufahrt
36	Bodenzwischenlager	Aufbau des Bodenzwischenlagers

49	Bodenzwischenlager	Einstufung von belastetem Bodenmaterial
57	Schleuse Kriegenbrunn	Staubemissionsminderung
58	Schleuse Kriegenbrunn	Abbruch asbesthaltiger Baumaterialien
59	Schleuse Kriegenbrunn	Abbruch Isoliermaterialien
61	Bauschuttrecyclinganlage	Genehmigungsbedürftigkeit einer externen Anlage
64 - 68	Bauschuttrecyclinganlage	Staubemissionsminderung
70	Betonmischanlage	Einzureichende Angaben zu etwaiger Anlage
71	Schleuse Kriegenbrunn, Bodenzwischenlager	Anwendung der Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm, Prüfung der Anwendung der TA Lärm
84 - 86	Baustellenverkehre	Verweis auf die TA Lärm und 16. BImSchV

Beteiligung der Ortsbeiräte

In den Sitzungen der Ortsbeiräte Kriegenbrunn (08.07.2015) und Hüttendorf (16.07.2015) wurden überwiegend Fragen formuliert, die teils in den ausgelegten Unterlagen bereits beantwortet werden. Die übrigen Fragen betreffen den konkreten – noch nicht bekannten – Bauablauf. Dieser ist jedoch nicht Gegenstand des Beteiligungsverfahrens.

Die Anregungen der Ortsbeiräte zum Themenfeld Verkehr (Schulwegsicherheit, landwirtschaftlicher Verkehr, Radverkehr im Kreuzungsbereich) werden in der städtischen Stellungnahme (lfd. Nrn. 5 und 8) bereits aufgegriffen.

Die vom Ortsbeirat Hüttendorf angeregte Priorisierung, nach der zunächst staatliche, dann städtische und zuletzt erst private Flächen in Anspruch genommen werden sollen, ist nach Aussage des Vorhabenträgers bereits erfolgt. Auch eine Reihe städtischer Flächen sind von der Maßnahme betroffen (vgl. lfd. Nrn. 18ff). Bei der Planung mussten vom Vorhabenträger vorrangig die technischen und naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen beachtet werden.

Weiterer Ablauf

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen bei der Stadt Erlangen sind innerhalb der Einwendungsfrist 33 Stellungnahmen eingegangen. Diese wurden zur weiteren Bearbeitung an die Planfeststellungsbehörde weitergeleitet.

Für den Herbst 2015 ist ein Erörterungstermin vorgesehen. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung war hierfür noch kein Datum bekannt.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.7

611/073/2015

Bebauungsplan Nr. 412 der Stadt Erlangen - Häuslinger Wegäcker West - und Bebauungsplan Nr. 411 der Stadt Erlangen - Häuslinger Wegäcker Mitte - hier: Verschattungsstudien

Der UVPA hat in seiner Sitzung am 14.10.2014 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 412 beschlossen. Am 21.07.2015 hat der UVPA dem auf der Grundlage des Aufstellungsbeschlusses ausgearbeiteten städtebaulichen Konzept zugestimmt.

Aufgrund einer Anfrage in der Sitzung des UVPA am 21.07.2015 werden als Anlage Graphiken zur Veranschaulichung der Verschattungssituation im Grenzbereich zwischen den geplanten Baugebieten 411 und 412 zur Kenntnis gegeben.

Bei der Ausarbeitung des städtebaulichen Konzepts für den Bebauungsplan Nr. 412 wurde die gegenseitige Verschattung der Gebäude im zukünftigen Baugebiet 412 (vgl. Anlagen 2 – 4) aber auch der Schattenwurf auf die Gebäude am Westrand des Baugebietes 411 (vgl. Anlagen 5 – 7) zu verschiedenen Jahreszeiten im Tagesverlauf simuliert.

Da das Baugebiet 411 als Energie-Plus-Siedlung entwickelt wird, muss eine Verschattung der Photovoltaikanlagen auf den Dächern vermieden werden. Die Ergebnisse der Verschattungsstudien zeigen, dass auch bei niedrigem Sonnenstand in den Herbst- und Wintermonaten keine Beeinträchtigungen der Photovoltaikanlagen auf den Dächern im Baugebiet 411 zu erwarten sind.

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

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Herrn StR Dr. Richter zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Diese MzK wird auf Antrag von Herrn StR Dr. Richter zum TOP erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.8

611/074/2015

Luftrechtliche Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines Sonderlandeplatzes für Hubschrauber auf dem Dach des Neubaus des Operativen Zentrums; hier: Erteilung der Genehmigung durch das Luftamt Nordbayern

Das Staatliche Bauamt Erlangen-Nürnberg plant, auf der Dachfläche im sechsten Obergeschoss des Neubaus Operatives Zentrum des Universitätsklinikums Erlangen einen Landeplatz für Rettungshubschrauber anzulegen. Hierzu wurde die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung bei der Regierung von Mittelfranken – Luftamt Nordbayern – beantragt. Der Landeplatz dient ausschließlich dem Verkehr und Betrieb von Hubschraubern, die im Rettungsdienst einschließlich medizinischer Transport- und Verlegungsflüge eingesetzt werden.

Die Stadt Erlangen wurde im Verfahren beteiligt. Gegen das Vorhaben wurden keine grundlegenden Einwände (vgl. Vorlage 611/046/2015) vorgebracht.

Mit Bescheid vom 30.07.2015 hat das Luftamt Nordbayern das Vorhaben genehmigt. Die beiden An- und Abflugsektoren (siehe Anlage 1) sind bei künftigen Baumaßnahmen als öffentlicher Belang zu berücksichtigen. Für Bauvorhaben, die in diesen Sektoren die Bezugshöhe der Landeplattform (307 m ü. NN) überschreiten, ist eine Zustimmung des Luftamts Nordbayern einzuholen.

Der derzeit von Rettungshubschraubern genutzte Landeplatz an der Ebrardstraße wird nach der Inbetriebnahme des neuen Landeplatzes nicht mehr benötigt. Dieser wurde nur übergangsweise, ohne eigenes luftrechtliches Verfahren, angelegt. Nach Auskunft des Luftamts Nordbayern kann aus diesem Grund keine explizite Rückbauverpflichtung in die nun erteilte Genehmigung aufgenommen werden. Das Betriebsende und der Rückbau sind zwischen der Stadt Erlangen als Grundstückseigentümerin und dem Universitätsklinikum als Betreiber abzustimmen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.9

VI/039/2015

Erledigungstand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA zum 01.09.2015 auf. Sie enthält die Informationen der Referats- und Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 12 — 31/055/2015

Umgebungslärmrichtlinie

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Aktionsplan und dem Beschluss dazu werden gesetzliche Anforderungen erfüllt. In den Jahren 2005 und 2006 hat die Bundesregierung mit den §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 34. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchV) für Deutschland die entsprechende gesetzliche Grundlage für den Vollzug der europäischen Umgebungslärmrichtlinie geschaffen.

Die **Zuständigkeit der Stadt Erlangen**: Sie muss Stadtstraßen lärmtechnisch bewerten, außerdem sind gemäß § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV in der Kartierung Industrie- und Gewerbegelände zu erfassen, soweit sich in ihnen eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG über die **i**ntegrierte **V**ermeidung und **V**erminderung der **U**mweltverschmutzung (IVU-Anlagen) befinden. Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt sind zu kartieren, wenn sie eine Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr aufweisen können. Erlangen schlägt deutlich weniger um und wurde daher nicht kartiert.

Nicht in die Zuständigkeit von Erlangen fällt der Lärm von Autobahnen, überregionalen Schienenwegen und Flughäfen. Andere Lärmarten (Nachbarschaftslärm, Gaststättenlärm, Sportlärm, Gewerbelärm usw.) sind nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie.

Im Juli 2018 (Fertigstellung) ist die nächste Überprüfung/Überarbeitung fällig. Dann werden auch die Ergebnisse des VEP eingearbeitet sein.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Es wurde ein Aktionsplan (siehe Anhang) aufgestellt, der die Vorgehensweise im Lärmschutz (Verkehr, IVU-Anlagen, evtl. Hafen) in der Vergangenheit und zukünftig beschreibt. Die im Aktionsplan genannten Maßnahmen und Ziele werden hier noch einmal zusammengefasst hervorgehoben:

1. Einer Verschlechterung der Lärmsituation soll entgegengewirkt werden.
2. Der Lärmaktionsplan soll in der Stadt- und Bauleitplanung als Grundlage dienen, um Lärmaspekte zu berücksichtigen und damit die Wohnqualität im städtischen Raum zu erhöhen.
3. Die Bauleitplanung und die Objektplanung sollen weiterhin aufmerksam begleitet werden. Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten sollen durch die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 Lärmbelastungen vermieden werden. Die Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte für die einzelnen Nutzungen ist wünschenswert, um die Erwartungen auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.
4. Es werden zu laute Gebiete definiert und Vorschläge erarbeitet, wie damit umzugehen sei (siehe Karte mit Darstellung aller Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen gemäß 16. BImSchV im Aktionsplan S. 32)

5. Planungen im Zuge des VEP (Verkehrsentwicklungsplan): Lärm wird als zusätzliches Kriterium berücksichtigt.
6. Planungen im Zuge des VEP: Der ÖPNV wird gefördert.
7. Planungen im Zuge des VEP: Der Fahrradverkehr wird gefördert (siehe auch „Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune im Jahr 2015)
8. Planungen im Zuge des VEP: Förderung des Fußverkehrs (Querungshilfen an Durchgangsstraßen, ausreichend breite Gehwege usw.)
9. Das Tiefbauamt prüft den Einbau von lärmarmem Asphalt und baut ihn in sinnvollen Fällen ein
10. Sanierung von schadhaften Fahrbahnoberflächen
11. Die Ausführungen zu ruhigen Gebieten im Lärm-Aktionsplan müssen bei jeder Planung in diesen Gebieten berücksichtigt werden.
12. In Verbindung mit der **Luftreinhalteplanung** und dem in Erarbeitung befindlichen **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** wird eine gemeinsame Strategie zur Verringerung von verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen verfolgt.
13. Es wird angeregt, zum nächstmöglichen Zeitpunkt ein Lärmschutzfensterprogramm mit einem Budget von 10.000 € aufzulegen.
    Sanierungsmaßstab sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VLärmSchR 97- (VKBl. 1997, 434/444)und dessen Sanierungsgrenzwerte, der Fördersatz beträgt 40 % der förderfähigen Maßnahmen (Schallschutzfenster einfachste Ausführung).
    Anspruchsberechtigt sind nur Anlieger von städtischen Verkehrswegen, nicht von Autobahnen oder Schienenwegen. Das Programm wird in den Folgejahren nur von der Restsumme des Vorjahres auf 10.000 € aufgestockt. Der Bedarf soll jährlich überprüft werden, der Haushaltsansatz wird jährlich angepasst. Der jeweilige Finanzbedarf dürfte damit in den folgenden Jahren sinken.

Die am Ende des Aktionsplans genannten Anhänge:

1. Liste der Straßen mit Anliegern mit Grenzwertüberschreitungen,
2. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, Schulen und Krankenhäusern, die Lärm ausgesetzt sind,
3. die Gesamtlärmkarte Nachtzeit,
4. das Protokoll der 1. öffentlichen Anhörung,
5. das Protokoll der 2. öffentlichen Anhörung,
6. die Karte Wohngebäude mit Überschreitung der Auslösewerte L_{den} 67 dB(A) oder L_{night} 57 dB(A) nachts)

und viele weitere Informationen sind im Internet unter dem Suchwort „Umgebungslärmrichtlinie“ zu finden.

Da gegenwärtig der VEP überarbeitet wird, wurde verkehrsplanerische Doppelarbeit vermieden und die Aufgabe der verkehrsplanerischen Lärmreduzierung in den VEP verwiesen. Konkrete verkehrsplanerische Maßnahmen werden im Rahmen der Fortschreibung des VEP geprüft und Handlungsempfehlungen erstellt. Die sich daraus ergebenden Ergebnisse für den Lärmschutz können daher erst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 2018 dargestellt werden. Im Aktionsplan 2015 sind die aufgeworfenen Fragen dokumentiert.

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

Dieser Aktionsplan ist zukünftig bei allen einschlägigen Planungen zu berücksichtigen.

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	10.000 € für ein städtisches Lärmschutzfenster-Programm sollen zum nächstmöglichen Zeitpunkt angemeldet werden.	

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 13

31/069/2015

**Fraktionsantrag Nr. 084/2015 der SPD-Stadtratsfraktion:
Beitritt Bündnis "Kommunen für biologische Vielfalt"**

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

Historie:

Gemeinsam mit der Agenda 21 wurde bei der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung 1992 die Konvention für die biologische Vielfalt verabschiedet. Der rapide Verlust der Biodiversität kann neben dem Klimawandel als eine der größten ökologischen Herausforderungen in der Geschichte der Menschheit betrachtet werden.

Die biologische Vielfalt umfasst vier verschiedene Ebenen: die Vielfalt aller Gene innerhalb einer Art und eines Ökosystems, die Vielzahl an Arten in einem Ökosystem, die Vielfalt an Lebensräumen und Ökosystemen sowie die Vielfalt realisierter ökologischer Funktionen und Prozesse im Ökosystem.

Die Bundesregierung stellte im November 2007 die Nationale Biodiversitätsstrategie vor, siehe: http://www.biologischevielfalt.de/

Der Bayerische Ministerrat hat 2008 eine Strategie zum Erhalt der biologischen Vielfalt in Bayern (Bayerische Biodiversitätsstrategie), unter dem Motto "Natur. Vielfalt. Bayern." beschlossen. Die Bayerische Biodiversitätsstrategie hat vier zentrale Ziele:

- Sicherung der Arten- und Sortenvielfalt,
- Erhaltung der Vielfalt der Lebensräume,
- Verbesserung der ökologischen Durchlässigkeit von Wanderbarrieren wie Straßen, Schienen und Wehre,
- Vermittlung und Vertiefung von Umweltwissen.

Die Vereinten Nationen beschlossen am 22. Dezember 2010, die Jahre 2011 bis 2020 zur UN Dekade der Biodiversität zu erklären.

Zur verstärkten Umsetzung der Bayerischen Biodiversitätsziele hat die Bayerische Staatsregierung ressortübergreifend das Programm „NaturVielfaltBayern (Biodiversitätsprogramm Bayern 2030)“ erarbeitet und am 29.Juli 2014 beschlossen, siehe www.naturvielfalt.bayern.de/strategie/index.htm

Die Stadt Erlangen schloss sich im Mai 2010 der Deklaration „Biologische Vielfalt in Kommunen“ an mit Handlungsappellen in den Bereichen Grünflächen im Siedlungsbereich, Arten- und Biotopschutz, Nachhaltige Nutzung sowie Bewusstseinsbildung und Kooperation. Viele Initiativen um den Erhalt und die Optimierung der biologischen Vielfalt wurden seither im Stadtgebiet realisiert, teilweise cofinanziert durch staatliche Fördergelder wie das Bayer. Vertragsnaturschutzprogramm oder die staatlichen Landschaftspflege-Richtlinien. So wurden beispielsweise mehrere Gewässerabschnitte renaturiert (Erlengraben, Bimbach, Röttenbach). Auch der Artenschutz für einzelne Tiergruppen wie z.B. Fledermäuse oder für die an Gebäuden brütenden Vogelarten wird derzeit verstärkt wahrgenommen.

Das bundesweit agierende Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ e.V. hat seinen Sitz in Radolfzell am Bodensee. http://www.kommbio.de/home/. 107 Kommunen sind bundesweit beigetreten, davon 21 aus Bayern, davon 4 aus Mittelfranken (Ansbach, Langenzenn, Nürnberg, Schwabach).Wichtigstes Ziel des Bündnisses ist der Schutz und die nachhaltige Nutzung der

biologischen Vielfalt. Das Bündnis fördert und fordert Kommunen bei der Umsetzung konkreter Aufgaben und Ziele:

1. Informationsaustausch:

   Gegenseitige fachliche Unterstützung und Beratung; Vernetzung von Akteuren; Sammlung und Herausgabe von Best-Practice-Beispielen und Handlungsanleitungen; Internetplattform; Austausch zwischen Wissenschaft und Praxis; Organisation von Kongressen etc.

2. Öffentlichkeitsarbeit:

   Bekanntmachen des Themas Biologische Vielfalt in der Öffentlichkeit und in der eigenen Verwaltung; Engagement der aktiven Kommunen in der Öffentlichkeit lokal und überregional sichtbar machen; Herausgabe von Broschüren; Konzeptionierung von Ausstellungen etc.

3. Politische Lobbyarbeit:

   Vertretung der Interessen der Kommunen gegenüber Bund, Ländern und der europäischen Ebene bei der Entwicklung übergeordneter Rahmenbedingungen (Gesetzgebung, Fördertitel, Normen etc.); Formulierung gemeinsamer Positionen und Stellungnahmen gegenüber Bund, Ländern und EU; Herausgabe von Pressemitteilungen; Vertretung des Bündnisses bei nationalen und internationalen Veranstaltungen etc.

4. Gemeinsame Umsetzungsprojekte:

   Initiierung von gemeinsamen Aktionen und Projekten, z. B. Kooperationsprojekte im Rahmen des Bundesprogramms Biologische Vielfalt; Initiierung von Forschungsprojekten, etc.

Der Jahresbeitrag beträgt für Erlangen derzeit 600 EURO / jährlich. Im Hinblick auf das fortgeschrittenen Jahr 2015 wird ein Beitritt zum 01.01.2016 für sinnvoll erachtet.

Bei einer referatsübergreifenden Intensivierung der Zusammenarbeit müssen zusätzliche Projektmittel bereitgestellt werden.

Derzeit, auch für Nichtmitglieder, verfügbare Informationen finden sich auf der Homepage des Vereins und den Mitgliedskommunen wie z.B. www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/siedlung/Broschuere_AusstellungStadtnatur_web.pdf oder www.kommbio.de/projekte/projekt/naturerlebnisfeld-reutgraben/?no_cache=1

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?)

Die referatsübergreifende Zusammenarbeit mit der städt. Liegenschaftsverwaltung, der Abt. Stadtgrün und der Landwirtschaftsverwaltung soll ausgebaut werden.

Die Zusammenarbeit mit den lokalen Naturschutzverbänden wird fortgesetzt und intensiviert. Die gemeinsamen Tätigkeitsfelder der Verwaltung mit den örtlichen Verbänden sind in der Verwaltungsvorlage zur Bezuschussung der Verbände (16. Juni 2015) beschrieben.

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

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:	
Sachkosten:	600 €/jährlich für den Mitgliedsbeitrag	bei Sachkonto:	542981
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:	
Folgekosten	einzelfallbezogen; derzeit nicht bezifferbar€	bei Sachkonto:	
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:	
Weitere Ressourcen			

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen tritt ab dem 01.01.2016 dem Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ bei.

Der Fraktionsantrag der SPD-Stadtratsfraktion Nr. 084/2015 ist bearbeitet

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen tritt ab dem 01.01.2016 dem Bündnis „Kommunen für biologische Vielfalt“ bei.

Der Fraktionsantrag der SPD-Stadtratsfraktion Nr. 084/2015 ist bearbeitet

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 14

32/027/2015

Ausweitung der Möglichkeit des Handyparkens auf alle Kurzparkzonen im Stadtgebiet

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

Durch die Ausweitung des Handyparkens auf das gesamte Stadtgebiet soll das Parken in sämtlichen Kurzparkzonen einfacher und bürgerfreundlicher werden.

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

Ausweitung der Möglichkeit Parkgebühren per Handy zu entrichten.

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

Durch entsprechende Kennzeichnungen der Kurzparkzonen sowie Öffentlichkeitsarbeit.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 27. Mai 2009 wurde auf dem Parkplatz Theaterplatz, dem Parkplatz hinter dem Bahnhof sowie im dortigen Parkhaus das Handyparken eingeführt. Der offizielle Start des Handyparkens auf den insgesamt rd. 2.100 Stellplätzen war am 1. Oktober 2009. Seit dieser Zeit nutzen monatlich im Parkhaus Innenstadt um die 30 %, auf dem Parkplatz hinter dem Bahnhof etwa 24 % sowie auf dem Parkplatz Theaterplatz zirka 15 % aller Parker das Handyparken. Auf das als Anlage beigefügte Diagramm mit den monatlichen Nutzerzahlen aus den Jahren 2010 bis 2014 wird verwiesen.

Die vom Handyparkanbieter bereits im Jahre 2009 prognostizierte Steigerung der Parkeinnahmen hat sich bewahrheitet. Trotz monatlicher Ausgaben, die die Stadt Erlangen an den Handyparkanbieter vertragsgemäß leisten muss, haben sich die Einnahmen an Parkgebühren in den vergangenen Jahren stetig erhöht.
Als Begründung ist unter anderem festzuhalten, dass viele Nutzer des Handyparkens den angebotenen Service des "Nachlösens" nutzen. Dies bedeutet, dass der Nutzer einige Minuten vor Ablauf der Parkzeit durch eine SMS erinnert wird und gleichzeitig die Möglichkeit nutzen kann, die bezahlte Parkzeit per Handy bis zur festgesetzten Höchstparkzeit zu verlängern.
Dieser Personenkreis müsste ohne Handyparken erneut zum Parkscheinautomaten laufen und dort einen neuen Parkschein lösen, was jedoch erfahrungsgemäß nur wenige taten und darauf hofften, keine gebührenpflichtige Verwarnung zu erhalten

Im Rahmen einer routinemäßigen Prüfung des Amtes 32 erfolgte durch das Revisionsamt die Aufforderung, die Vergabe des Handyparkens neu auszuschreiben, da der im Jahre 2009 mit dem Handyparkanbieter abgeschlossene Vertrag nur befristet gültig ist. Im Rahmen dieser Ausschreibung beabsichtigt die Verwaltung aufgrund des großen Zuspruchs der Nutzer, das Handyparken auf alle gebührenpflichtigen Kurzparkzonen im gesamten Stadtgebiet auszuweiten. Dies würde bedeuten, dass das Handyparken künftig an allen 90 Parkscheinautomaten mit insgesamt etwa 3.200 Stellplätzen möglich wäre. In dieser Zahl enthalten sind auch die drei vom SG 32-1 verwalteten Parkplätze des Klinikums an der Vierzigmannstraße, nördlich des Maximiliansplatzes sowie der Parkplatz Frauenklinik. Eine positive schriftliche Äußerung des Klinikums liegt vor. Eine ordnungsgemäße Abrechnung mit dem Klinikum ist durch die Vergabe verschiedener Kurzwahlnummern für die einzelnen Parkplätze gegeben.

Hinsichtlich der Überwachung der Parkzeit durch die Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung sind hier keine negativen Erfahrungen bekannt.
Die Kosten für die Umrüstung der dort genutzten Geräte bei Einführung eines flächendeckenden Handyparkens sind vom Handyparkanbieter zu übernehmen, was Bestandteil der Ausschreibung wäre. Ebenso müssten die Kosten für die zusätzliche Beschilderung übernommen werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die damalige Entscheidung des Stadtrats zur Einführung des Handyparkens positiv entwickelt hat. Dies belegen sowohl die guten Erfahrungen als auch die oben geschilderten Sachverhalte. Auf Grund des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass die Nutzung des Handyparkens auch in Zukunft eine weitere Steigerung erfahren wird. Die Ausweitung des Handyparkens auf das gesamte Stadtgebiet ist deshalb eine logische Konsequenz der in 2009 getroffenen Entscheidung. Die Ausschreibung wird nach Beschlussfassung durchgeführt.

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

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Zuge der Ausschreibung und Auftragsvergabe die Möglichkeit des Handyparkens auf alle Kurzparkzonen im Stadtgebiet auszuweiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Zuge der Ausschreibung und Auftragsvergabe die Möglichkeit des Handyparkens auf alle Kurzparkzonen im Stadtgebiet auszuweiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 15 III/016/2015

Angebot der Linie 281 an Wochenenden, Fraktionsantrag Nr. 056/2015 vom 26.03.2015

Im Antrag der Freien Wählergemeinschaft Erlangen wird beantragt, das Angebot der Linie 281 an Wochenenden in der Zeit vor 8:00 Uhr zu verbessern.

Im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen wurde die Bedienung der Verkehrszelle 52 (Hüttendorf-Kriegenbrunn) thematisiert. Dem Defizit der Erschließung an Wochenenden in der Zeit von 6:00 bis 8:00 Uhr wurde dabei eine untergeordnete Rolle zugeordnet.

Es ist nun vorgesehen, den Betriebsbeginn der Linie 281 am Wochenende vorzuverlegen. Konkret bedeutet dies die Einführung der folgenden zusätzlichen Fahrten:

samstags:

- Abfahrt Hüttendorf um 5:10 Uhr über Kriegenbrunn und Frauenaurach
  Ankunft Hugenottenplatz um 5:43 Uhr

- Abfahrt Hugenottenplatz um 5:50 Uhr über Frauenaurach und Kriegenbrunn
  Ankunft Hüttendorf um 6:23 Uhr

- Abfahrt Hüttendorf um 6:24 Uhr über Frauenaurach
  Ankunft Hugenottenplatz um 6:58 Uhr. (Kriegenbrunn wird in der Gegenrichtung schon bedient, Zustieg möglich!)

sonn- und feiertags:

- Abfahrt Hugenottenplatz um 6:20 Uhr über Frauenaurach und Kriegenbrunn
  Ankunft Hüttendorf um 6:53 Uhr

- Abfahrt Hüttendorf um 6:54 Uhr über Frauenaurach
  Ankunft Hugenottenplatz um 7:28 Uhr (Kriegenbrunn wird in der Gegenrichtung schon bedient, Zustieg möglich!)

Anvisiert ist eine Umsetzung mit dem nächsten Fahrplanwechsel am 13. Dezember.

Das neue Angebot soll vorerst als Probebetrieb laufen. Von der Akzeptanz des neuen Angebots wird es abhängen, ob eine Beibehaltung sinnvoll bzw. wirtschaftlich vertretbar ist.

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

Ergebnis/Beschluss:

Das Angebot der Linie 281 wird an Wochenenden und Feiertagen vor 8:00 Uhr zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 zunächst im Probebetrieb, wie dargestellt, mit zusätzlichen Fahrten verbessert.

Der Fraktionsantrag der Freien Wählergemeinschaft Erlangen Nr. 056/2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Das Angebot der Linie 281 wird an Wochenenden und Feiertagen vor 8:00 Uhr zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 zunächst im Probebetrieb, wie dargestellt, mit zusätzlichen Fahrten verbessert.

Der Fraktionsantrag der Freien Wählergemeinschaft Erlangen Nr. 056/2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 16

32/029/2015

**Beschilderung Bahnbaustelle Martinsbühler Straße;
Fraktionsantrag der FDP Stadtratsfraktion Nr. 107/2015 vom 6.7.2015**

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

Bessere Erreichbarkeit der Altstadt

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

Vereinfachung der Beschilderung

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

Mit Fraktionsantrag Nr. 107/2015 bittet die FDP-Stadtratsfraktion die Verwaltung um Erarbeitung von Vorschlägen für eine bessere Beschilderung für den Weg in die Altstadt. Begründet wird der Antrag damit, dass die vorhandene Beschilderung zwar rechtlich einwandfrei und korrekt jedoch unverständlich und schwer erfassbar sei (vgl. Anlage 1).

Im Zuge der verkehrsrechtlichen Anordnung zur Baumaßnahme am Brückenbauwerk Martinsbühler Straße wurde u. a. die Umleitung über die Baiersdorfer Straße sowie Bayreuther Straße ausgewiesen. Ergänzend wurde der Verkehr aus Richtung Westen bereits ab der Abfahrt zur Straße am Europakanal mit amtlichen Wegweisern (vgl. Anlage 2) in Richtung Erlangen Altstadt geleitet.

Im Rahmen der von der Stadt, dem City-Management, dem Einzelhandelsverband und dem IHK-Gremium getragenen Marketingkampagne "HIERLANG!" hat das City-Management eine zusätzliche (nichtamtliche) Beschilderung, die aus Richtung Dechsendorf kommende Autofahrer in die Altstadt leitet, erarbeitet. An 17 Standorten, beginnend westlich des Main-Donau-Kanals, wird mit "HIERLANG!"-Motiven zur Erlanger Altstadt gewiesen (vgl. Muster Anlage 3). Die Beschilderung folgt der Straße Sankt Johann, der Dechsendorfer, der Baiersdorfer und der Bayreuther Straße.

Die Festlegung der Standorte der "Hierlang-Beschilderung" erfolgte in Abstimmung mit dem Ordnungs- und Straßenverkehrsamt und dem Tiefbauamt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage befanden sich die Schilder in Fertigung und sollen Mitte September montiert werden. Über den aktuellen Sachstand wird in der UVPA-Sitzung

mündlich ergänzend berichtet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sowohl mit der amtlichen Umleitungs- und Wegweisungsbeschilderung als auch mit der "Hierlangbeschilderung" den Verkehrsteilnehmern umfassend, verständlich und leicht erfassbar der Weg in die Altstadt aufgezeigt wird. Der Fußgänger- und Radverkehr sind von der Umleitung nicht betroffen. Die Baustelle Martinsbühler Straße kann von Fußgängern und Radfahrern in beiden Richtungen passiert und die Altstadt ohne große Einschränkungen erreicht 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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Fraktionsantrag Nr. 107/2015 vom 6.7.2015 ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Fraktionsantrag Nr. 107/2015 vom 6.7.2015 ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 17

32/030/2015

**"4 Monate DB-Baustelle" - Verbesserungsvorschläge umsetzen;
Fraktionsantrag der CSU Stadtratsfraktion Nr. 106/2015 vom 30.6.2015;
Führung der Linie 286 während der Baumaßnahme;
Fraktionsantrag der SPD Stadtratsfraktion Nr. 114/2015 vom 8.7.2015**

Mit o. g. Fraktionsantrag bezieht sich die CSU Fraktion auf die am 24.6.2015 stattgefundene Informationsveranstaltung zur DB Baustelle Martinsbühler Straße, in der die betroffenen Gewerbetreibenden, Handwerker, Einzelhändler und Gastronomen bereits jetzt von enormen Umsatzeinbußen berichteten. Das Kundenverhalten habe sich auf Grund der Umleitungen und Staus verändert und eine Verlagerung der Einkaufsgewohnheiten habe bereits stattgefunden.

Die Fraktion weist auf die Vorschläge der bei der Veranstaltung anwesenden Betroffenen hin. Es handelt sich hierbei um folgende Anregungen:

1. Das Umkehren der Einbahnstraßenregelung, um wieder auf direktem Weg aus dem Stadtwesten in die Altstadt zu gelangen.

2. Die Buslinien 286 und 287 wieder über Martin-Luther-Platz, Hauptstraße und Bahnhof und nicht mehr zu den ARCADEN zu leiten.

3. Öffnung der Goethestraße vom Süden her nach Norden.

4. Kostenloses Parken, z.B. werktags ab 15.00 Uhr und samstags.

5. Kostenloses Busfahren (z.B. mit Shuttle-Bussen oder Bähnchen) in der Innenstadt zwischen Martin-Luther-Platz und Neuer Markt.

6. Verstärkte Werbungs- und Marketing-Maßnahmen mit Hinweisen auf die Attraktivität und Erreichbarkeit der Altstadt nicht nur in Erlangen, sondern auch in den Nachbarstädten.

Zusätzlich bittet die CSU Fraktion um Beantwortung folgender Fragen:

- Wurden bereits neue Verkehrsschätzungen zur Umleitungsstrecke durchgeführt bzw. sind solche geplant?
- Gibt es bereits Ideen für das kommende Weihnachtsgeschäft?

Mit Antrag Nr. 114/2015 beantragt die SPD-Fraktion ab dem nächsten Fahrplanwechsel die Linie 286 die Altstadt direkt anfährt. Ab dem Schlachthof soll dies auf der Trasse der Linie 293 über die Bayreuther Straße erfolgen (vgl. auch oben Punkt 2).

Bezüglich näherer Informationen wird auf die als Anlage 1 und 4 beigefügten Anträge verwiesen.

Zu 1)

Die Umleitungen wurden auf Grundlage eines umfassenden Verkehrsgutachtens erstellt. Würde man die Martinsbühler Straße in Richtung Innenstadt öffnen, würden im Bereich des Martin-Luther-Platzes die Verkehrsbehinderungen zunehmen. Insbesondere auf der Neuen Straße wären erhebliche Staus und Behinderungen zu befürchten.

Auch die schwierige Situation im Bereich der Bayreuther-/Baiersdorfer Straße würde sich weiter verschärfen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wäre damit gefährdet, zudem würden Rettungsfahrzeuge (zum Universitätsklinikum) in der Neuen Straße massiv behindert. Dagegen kann der stadteinwärts fahrende Verkehr auf mehrere Routen verteilt werden, diese Möglichkeit besteht in umgekehrter Richtung nicht.

Die Abteilung Verkehrsplanung bereitet momentan die Vergabe zur Erstellung einer Verkehrssimulation für den Bereich der Baustellenumleitung basierend auf dem aktuellen Zustand vor. Dabei soll vor allem die nach Fertigstellung des damaligen Gutachtens erhöhte Leistungsfähigkeit der inzwischen umgebauten Lichtsignalanlagen im Bereich Schlachthof und Baiersdorfer bzw. Bayreuther Straße berücksichtigt werden. Diese Simulation soll sowohl für den aktuellen Zustand als auch für eine mögliche Umkehrung der Einbahnrichtung erstellt werden.

Die **PI Erlangen-Stadt** teilt mit, dass die Einbahnstraßenregelung derzeit in westlicher Fahrtrichtung besteht. Kraftfahrer, die vom Stadtwesten in die Altstadt gelangen möchten, müssen demzufolge auf der Hinfahrt einen Umweg über die Baiersdorfer Straße bzw. Bayreuther Straße in Kauf nehmen und von Norden her in die Altstadt einfahren. Bei der Rückfahrt ist der direkte Weg – über die Pfarrstraße oder den Fuchsengarten – in westlicher Richtung möglich.

Bei Umkehrung der Einbahnstraßenregelung in östlicher Fahrtrichtung wäre eine direkte Erreichbarkeit der verschiedenen Zielorte in der Altstadt möglich. Die Rückfahrt müsste dann im Umkehrschluss über die Bayreuther Straße bzw. die Baiersdorfer Straße erfolgen. Aus polizeilicher bzw. verkehrlicher Sicht dürfte dies nicht wesentlich dazu beitragen, die eigentliche Problematik zu beseitigen bzw. zu verbessern.

Eine Umkehrung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung würde des Weiteren eine komplette Umplanung des ÖPNV erforderlich machen (z. B. Verlegung von Haltestellen; Ausarbeiten neuer Fahrpläne; etc.). Die Leistungsfähigkeit lichtzeichengeregelter Einmündungen und Kreuzungen müsste überprüft und ggf. angepasst, die bestehende Umleitungsbeschilderung müsste entfernt bzw. abgeändert werden. Alle diese Maßnahmen sind aufwändig, verursachen erhebliche Kosten und können letztendlich eine Rückkehr der ausbleibenden Kundschaft nicht garantieren. Seitens der **PI Erlangen-Stadt** besteht Verständnis, einen Kaufkraftverlust in der Altstadt nach Möglichkeit zu verhindern, sieht aber in einer Umkehrung der bestehenden Einbahnstraßenregelung kein erfolgsversprechendes Instrument.

Zu 2)

Zur Führung der Buslinien 286 und 287 über den Martin-Luther-Platz, Hauptstraße und Bahnhof und nicht mehr zu den ARCADEN führt die **ESTW Stadtverkehr GmbH** folgendes aus:

"Die aktuelle Führung der von der Baumaßnahme betroffenen Linien hat sich aus unserer Sicht gut bewährt. Einzig die Führung der Linie 293 über die Bayreuther Straße erfordert mehr Fahrtzeit als auf dem üblichen Linienweg, was wir bei unserer Konzeption auch berücksichtigt haben. Die Linien 286 und 287 erfordern dagegen keinen zeitlichen Mehraufwand. Somit haben die Bürger die Wahl zwischen einer schnellen Verbindung, die ggf. einen Umstieg erfordert und einer umsteigefreien Verbindung, die einen zeitlichen Mehraufwand mit sich bringt. Zwischen beiden Linien bestehen mehrere Verknüpfungspunkte, so dass ein Umstieg möglich ist.

Eine Führung der Linie 286 über die Bayreuther Straße und nicht mehr über die A73 ist prinzipiell möglich. Dadurch würde sich für viele Bewohner von Büchenbach und Alterlangen die Möglichkeit ergeben, auch mit dieser Linie dann wieder umsteigefrei die nördliche Altstadt sowie den Hauptbahnhof zu erreichen.

Zu beachten ist, dass damit auch negative Effekte einhergehen:

Die Bayreuther Straße ist prinzipiell störanfällig. Auf der Linie 286 wäre dann mit den gleichen Fahrtzeitmehrungen und Verspätungen zu rechnen, wie sie derzeit auf der Linie 293 auftreten: In den Hauptverkehrszeiten, in denen rund 75% der Fahrgäste befördert werden, sind regelmäßig hohe Verspätungen zu beobachten. Diese erreichen teilweise Werte von mehr als 20 Minuten (siehe Anlage).

Während derzeit das motorisierte Verkehrsaufkommen durch den hohen Anteil an Radverkehr noch niedrig ist, muss mit Beginn der kalten Jahreszeit mit steigendem Verkehrsaufkommen uns einer weiteren Zunahme der Fahrtzeit in der Bayreuther Straße gerechnet werden.

Bei großen Störungen oder unvorhergesehenen Sperrungen im Baustellenbereich, in der Baiersdorfer oder in der Bayreuther Straße kann es dazu kommen, dass die Stadtteile Büchenbach und Alterlangen dann nur noch über die Linie 287 mit dem Zentrum verbunden sind.

Durch die beantragte Änderung der Linie 286 ist mit dem Mehrbedarf von einem Fahrzeug sowie ca. vier Fahrpersonalen zu rechnen, was voraussichtliche Mehrkosten von ca. 100.000 Euro pro Jahr mit sich bringt.

Derzeit noch nicht abschätzen lässt sich die Verfügbarkeit der erforderlichen zusätzlichen Fahrpersonale. Unter Umständen müssen dafür nicht im Fahrplan abgebildete Sonder- oder Verstärkerfahrten auf anderen Linien in den Spitzenzeiten entfallen.

Weitere Angebotsverbesserungen im Stadtgebiet, die einen personellen Mehraufwand erfordern, wären dann nur noch schwer zu realisieren. Dies trifft insbesondere auf die vielen aktuellen Baumaßnahmen im Stadtgebiet zu, die unsere Kapazitäten bereits sehr stark binden.

Abschließend muss auch darauf hingewiesen werden, dass eine Änderung der Linie 286 nicht ohne weiteres wieder rückgängig gemacht werden kann. Fällt die Entscheidung zugunsten der Änderung, so muss diese mindestens bis zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2016 durchgeführt werden. Neben den betrieblichen und personellen Gründen wäre es den Bürgern nicht zu vermitteln, wenn ständig neue Konzepte mit anderen Fahrplänen, Linienführungen und Reisedauern umgesetzt werden.

Aus Sicht der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr ist, unter Abwägung aller Vor- und Nachteile, die aktuelle Führung der Linie 286 die bessere Lösung."

Zu 3)

Nach Einschätzung der **Polizei** dürfte eine Öffnung der Goethestraße in nördlicher Richtung unweigerlich zu mehr Verkehr innerhalb der dortigen Tempo-20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) führen. Dies widerspricht dem seit langem bestehendem Bestreben, diesen Straßenzug verkehrlich zu beruhigen (z. B. Durchfahrtsverbot am Bahnhofplatz; Herausnahme von Buslinien; Erhöhung der Lebensqualität für die Anwohner; etc.). Des Weiteren haben in der jüngeren Vergangenheit mindestens zwei Begegnungen von Großfahrzeugen im näheren Umfeld der Goethestraße (Heuwaagstraße / Hauptstraße) dazu geführt, dass verkehrlich längere Zeit (ca. 30 – 45 Minuten) gar nichts mehr ging und dabei sogar Rettungsfahrzeuge blockiert wurden. Eine Öffnung der Goethestraße in nördlicher Fahrtrichtung wird seitens der **PI Erlangen-Stadt** aus Gründen der Verkehrssicherheit unter den gegebenen Umständen nicht befürwortet.

Aus Sicht des **Rettungsdienstes** ist eine Öffnung der Goethestraße für den Individualverkehr (IV) von Süd nach Nord nicht zu empfehlen, sogar eher kontraproduktiv. Mehrfache Einsätze in den letzten Monaten haben aufgezeigt, dass sich bei Notfalleinsätzen eine Durchfahrt und auch Anfahrt für Rettungsfahrzeuge und auch für die Feuerwehr auch bei nur geringsten Verkehrsstörungen sehr stark verzögert und unter Umständen auch gar nicht möglich ist. Dies ist auch aus der Berichterstattung der Tageszeitungen dazu zu ersehen.

Die Goethestraße ist durch Busverkehr, Taxi- und Lieferverkehr schon jetzt stark überlastet. An die momentane Verkehrsregelung sind die Verkehrsteilnehmer gewöhnt. Bei einer Freigabe der Fahrtrichtung Süd-Nord steigt die Verkehrsdichte und dies führt unweigerlich zu weiteren Verkehrsstaus, besonders gefährlich beim Einbiegen in die Hauptstraße. Dadurch können sich nicht hinnehmbare Verzögerungen für Bürger in Not ergeben, deswegen ist die Freigabe abzulehnen.

Nach Einschätzung der **ESTW Stadtverkehr GmbH** würde eine Öffnung der Goethestraße in nördliche Richtung es dem motorisierten Individualverkehr ermöglichen, die Altstadt besser zu erreichen. Der Anteil der Verkehrsteilnehmer, die dann tatsächlich Einzelhandel und Gastronomie in der Altstadt als Ziel haben, wird aus Sicht der **ESTW Stadtverkehr GmbH** sehr gering im Vergleich zu dem Anteil sein, dem diese Verbindung ausschließlich als Abkürzung dienen würde.

Die **ESTW** möchte in diesem Zusammenhang auch darauf hinweisen, dass ein Anstieg des IV in der Goethestraße den Busverkehr massiv behindern würde: Die Ausfahrt aus dem untergeordneten Hugenottenplatz würde deutlich erschwert, ebenso würden die Rückstaus deutlich zunehmen. In der Folge wären die Fahrpläne nicht mehr einzuhalten, es käme zu starken Verspätungen der Buslinien und zu einem deutlichen Absinken der Attraktivität des Nahverkehrs. Der Vorschlag muss daher aus Sicht der **ESTW Stadtverkehr GmbH** entschieden abgelehnt werden.

Zu 4)

Bereits Anfang 2015 wurden verschiedene Möglichkeiten zur Reduzierung der Parkgebühren - u. a. auch unter Einbeziehung des Einzelhandels - diskutiert. Beispielhaft wird wie folgt das kostenlose Parken während der ersten 60 Minuten auf dem Parkplatz Theaterplatz und dem Parkplatz Altstadt näher dargestellt:

Gesamteinnahmen Theaterplatz 2014	193.792,-- Euro	Höchstparkzeit 3 Std.
Gesamteinnahmen Altstadt 2014	113.826,-- Euro	Höchstparkzeit 3 Std.

Wegfall eines Drittels der Einnahmen

Parkplatz Theaterplatz jährlich	rd. 65.000,-- Euro
Parkplatz Altstadt jährlich	rd. 38.000,-- Euro

Hinzu kommen Umrüstkosten der betroffenen Parkscheinautomaten (falls aufgrund des Alters überhaupt noch möglich) von rd. 2.000,-- Euro. Zusammen müsste bei diesen zwei Parkplätzen von Einnahmenverlusten in etwa 105.000 Euro/jährlich ausgegangen werden. Zudem wäre zu prüfen, ob eine Änderung der Parkgebührensatzung notwendig würde.

Auch bei anderen Alternativen u.a. unter Kostenbeteiligung des Einzelhandels konnte kein Konsens gefunden werden. Das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt spricht sich auch auf Grund des zu erwartendem hohen Einnahmeausfalls gegen eine Reduzierung der Parkgebühren aus.

Nach Einschätzung der **PI Erlangen-Stadt** dürfte ein kostenloses Parken in der Altstadt eher zur Folge haben, dass sich der in diesem Gebiet bereits bestehende Parkdruck verstärkt und wird daher nicht befürwortet.

Mit dem Erlanger Handelsverband wurde das Modell einer auf die Altstadt bezogenen Parkgebühren-Rückerstattung erarbeitet. Dieses wird in einer Vorlage der Wirtschaftsförderung (WA) am 16.9.2015 im HFPA vorgestellt.

Zu 5)

Nach Mitteilung der **ESTW Stadtverkehr GmbH** würde eine kostenlose Beförderung mit Linienbussen dem Gebot der Tarifgerechtigkeit nicht entsprechen und auch der Vorgabe, dass Fahrgäste angemessen an den Kosten des Nahverkehrs zu beteiligen sind. Die **ESTW Stadtverkehr GmbH** lehnt daher die Finanzierung dieses kostenlosen Busangebotes ab.

Ein gesonderter Shuttle kann durch die **ESTW Stadtverkehr GmbH** aufgrund mangelnder Kapazitäten im Übrigen nicht durchgeführt werden.

Die **PI Erlangen-Stadt** weist darauf hin, dass es derartige Verkehrsmittel bereits in vielen touristisch geprägten Innenstädten bzw. Fußgängerzonen anderer Städte gibt. Es wird daher als geeignetes Instrument angesehen, die Innenstadt von Erlangen wirtschaftlich bzw. touristisch zu beleben, sofern die dafür erforderlichen Voraussetzungen geschaffen werden bzw. vorhanden sind (z. B. Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit in der Fußgängerzone; Integrierung der Heuwaagstraße und der Hauptstraße in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich „Goethestraße“ – Tempo-20-Zone), bestehen seitens der PI Erlangen-Stadt keine Einwände gegen diesen Lösungsvorschlag.

Die **Polizei** weist ergänzend darauf hin, dass in der vergangenen Legislaturperiode im Zusammenhang mit dem Umbau der Goethestraße im Hinblick auf die Herausnahme von Buslinien zur verkehrlichen Entlastung der Anwohner bereits über eine „Ringlinie“ um die Alt- bzw. Innenstadt nachgedacht worden (kleinere Busse; enge Taktung) war. Diese Variante war jedoch aus Kostengründen (Anschaffung der dafür erforderlichen Fahrzeuge; größerer Personalaufwand; etc.) nicht weiter verfolgt worden.

Zu 6)

Dieser Punkt wurde bereits in der Sitzung des HFPA am 22.7.2015 behandelt und mit 14 : 0 Stimmen als bearbeitet beschlossen (vgl. Anlage 3).

Ergänzende Fragen:

Zur Frage 1 bzgl. neuer Verkehrsschätzungen wird auf Seite 2 Absatz 3 dieser Vorlage Bezug genommen.

Bezüglich vorhandener Ideen für das Weihnachtsgeschäft lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch keine Erkenntnisse vor. Gegebenenfalls kann in der Sitzung mündlich über geplante Maßnahmen berichtet werden.

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

Protokollvermerk:

Frau StRin Kopper beantragt, den letzten Satz des Antrags, dass die Fraktionsanträge erledigt sind, zu streichen.
Herr StR Höppel beantragt, nicht die Linie 286, sondern die Linie 287 über die Bayreuther Straße zu führen.
Dieser Antrag wird mit 2 : 6 Stimmen bzw. 4 : 10 Stimmen abgelehnt.
Herr StR Bußmann beantragt, dass künftig Umleitungskonzepte bei Großbaustellen, wie beispielsweise der DB Maßnahme Martinsbühler Straße, rechtzeitig vorher im UVPA vorzustellen.
Frau Tempel-Meinetsberger beantragt, die Punkte 4 und 5 des CSU-Antrags Nr. 106/15 weiter bzw. nochmals zu bearbeiten.

Abstimmung Alternative A:
Vom Beirat sowie vom Ausschuss jeweils einstimmig abgelehnt.
Abstimmung Alternative B mit Streichung des letzten Satzes:
Vom Beirat sowie vom Ausschuss jeweils einstimmig angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Zum Einsatz der Buslinie 286 wird folgender Beschluss gefasst:

Alternative A:

Die Linie 286 ist weiterhin über die A 73 zu führen.

Alternative B:

Die Linie 286 ist ab dem nächsten Fahrplanwechsel über die Bayreuther Straße und damit umsteigefrei in die nördliche Altstadt und nicht mehr über die A 73 zu führen.

Die Fraktionsanträge Nr. 106/2015 vom 30.6.2015 sowie 114/2015 vom 8.7.2015 sind abschließend beantwortet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau StRin Kopper beantragt, den letzten Satz des Antrags, dass die Fraktionsanträge erledigt sind, zu streichen.
Herr StR Höppel beantragt, nicht die Linie 286, sondern die Linie 287 über die Bayreuther Straße zu führen.
Dieser Antrag wird mit 2 : 6 Stimmen bzw. 4 : 10 Stimmen abgelehnt.
Herr StR Bußmann beantragt, dass künftig Umleitungskonzepte bei Großbaustellen, wie beispielsweise der DB Maßnahme Martinsbühler Straße, rechtzeitig vorher im UVPA vorzustellen.
Frau Tempel-Meinetsberger beantragt, die Punkte 4 und 5 des CSU-Antrags Nr. 106/15 weiter bzw. nochmals zu bearbeiten.

Abstimmung Alternative A:
Vom Beirat sowie vom Ausschuss jeweils einstimmig abgelehnt.
Abstimmung Alternative B mit Streichung des letzten Satzes:
Vom Beirat sowie vom Ausschuss jeweils einstimmig angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Zum Einsatz der Buslinie 286 wird folgender Beschluss gefasst:

Alternative A:

Die Linie 286 ist weiterhin über die A 73 zu führen.

Alternative B:

Die Linie 286 ist ab dem nächsten Fahrplanwechsel über die Bayreuther Straße und damit umsteigefrei in die nördliche Altstadt und nicht mehr über die A 73 zu führen.

Die Fraktionsanträge Nr. 106/2015 vom 30.6.2015 sowie 114/2015 vom 8.7.2015 sind abschließend beantwortet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 8 gegen 0

TOP 18

32-1/023/2015

**Fahrbahnmarkierungen zum Schutz querender Radfahrer;
Antrag der SPD Fraktion Nummer 119/2015 vom 13.7.2015**

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

Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

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

Auftragen von Fahrradsymbolmarkierungen auf dem Radwegteil

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

Mit Antrag der SPD Fraktion Nr. 119/2015 vom 13.7.2015 wird die Verwaltung um Prüfung gebeten, an welchen weiteren Stellen im Stadtgebiet eine Markierung analog der Markierung am Einkaufszentrum Neumühle (Anlage 2) sinnvoll wäre. Priorität sollte dabei der Übergang am Rudeltplatz haben, wo es immer wieder zu kritischen Situationen zwischen querenden Radfahrern und Autofahrern komme, die dem Radverkehr trotz Beschilderung keine Vorfahrt gewähren würden. Bezüglich näherer Informationen wird auf dem als Anhang beigefügten Antrag (Anlage 1) Bezug genommen.

Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen - zu den auch Markierungen zählen - und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Die Markierung "Fahrradsymbol" ist jedoch kein amtliches Verkehrszeichen nach der StVO, so dass die Vorschriften des § 45 Abs. 9 StVO nur analog angewendet werden können.

Der Ein- bzw. Ausfahrtsbereich am Einkaufszentrum Neumühle erfüllte im Jahr 2014 nach 2013 zum zweiten Mal die Merkmale einer Unfallhäufungsstelle. Deshalb wurde in der Sitzung der Unfallkommission am 9.6.2015 zur besseren Erkennbarkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr u. a. das Auftragen der Radsymbolmarkierungen (vgl. Anlage 2) auf dem Radwegteil festgelegt.

Nach Festlegung im Jour fixe Verkehr mit den städtischen Fachdienststellen und der Polizei ist der Grundsatz des § 45 Abs. 9 StVO hinsichtlich der zwingenden Notwendigkeit der Symbolmarkierungen unter analoger Anwendung zu beachten. Die Verwaltung und Polizei

teilen die Auffassung, dass das Markieren der Fahrradsymbole auf dem Radwegteil im Zuge der Erlanger Standardlösung sinnvoll und zwingend erforderlich ist, um so die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. So wurden für die Übergänge am Rudeltplatz/Mönaustraße, Neumühlsteg/Damaschkestraße sowie Bayernstraße/Friesenweg/Neumühlsteg Fahrradmarkierungen ergänzend angeordnet.

Für weitere Stellen im Stadtgebiet konnte zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine zwingende Notwendigkeit von entsprechenden Symbolmarkierungen festgestellt werden. Verwaltung und Polizei weisen ausdrücklich darauf hin, dass allgemein bei Aus- und Einfahrten (Parkplätzen, Firmenzufahrten usw.) auch aus grundsätzlichen Erwägungen keine zwingende Notwendigkeit angenommen werden kann. Über evtl. eingehende Anträge ist im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu entscheiden.

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 im Budget des Amtes 66 für Unterhaltsmaßnahmen vorhanden
☐ sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr StR Bußmann bittet die Verwaltung um Prüfung, ob die Ein-/Ausfahrt im Bereich des Einkaufszentrums Neumühle auf die Straße Neumühle geschlossen werden könnte.
Herr Weber sowie der OBM sagen eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt unter der Maßgabe des § 45 Abs. 9 StVO an Stellen im Stadtgebiet, wo es aus Gründen der Verkehrssicherheit für Radfahrer zwingend erforderlich ist, Fahrbahnmarkierungen zum Schutz der Radfahrer analog Ausfahrt Einkaufszentrum Neumühle anzuordnen.

Der Fraktionsantrag der SPD Fraktion Nr. 119/2015 vom 13.7.2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr StR Bußmann bittet die Verwaltung um Prüfung, ob die Ein-/Ausfahrt im Bereich des Einkaufszentrums Neumühle auf die Straße Neumühle geschlossen werden könnte.
Herr Weber sowie der OBM sagen eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt unter der Maßgabe des § 45 Abs. 9 StVO an Stellen im Stadtgebiet, wo es aus Gründen der Verkehrssicherheit für Radfahrer zwingend erforderlich ist, Fahrbahnmarkierungen zum Schutz der Radfahrer analog Ausfahrt Einkaufszentrum Neumühle anzuordnen.

Der Fraktionsantrag der SPD Fraktion Nr. 119/2015 vom 13.7.2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 19

32-1/024/2015

**Überprüfung der Konsequenzen des Abbaus von Durchfahrtsverboten in der Forchheimer-, Kulmbacher- und Jakob-Nein-Straße;
Fraktionsantrag der SPD Fraktion Nr. 109/2015 vom 7.7.2015**

Im Jahr 2011 wurden im Bereich der Forchheimer Straße, Kulmbacher Straße sowie Jakob-Nein-Straße Durchfahrtsverbotsschilder mit Zusatzzeichen "Anlieger frei" entfernt. Die SPD Fraktion beantragt die Überprüfung der Konsequenzen des Schilderabbaus, nachdem verschiedene Anwohnerinnen und Anwohner eine Zunahme des Verkehrs als eingetreten ansehen.

Zur Feststellung der momentanen Situation beantragt die SPD Fraktion die Durchführung von folgenden Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsmessung durch den ZV-KVÜ in der Forchheimer Straße
- Verkehrszählungen
- Geschwindigkeitsmessungen mit Radarpistole

Bezüglich näherer Informationen wird auf den als Anlage beigefügten Antrag (Anlage 1) Bezug genommen.

Geschwindigkeitsmessungen des ZV-KVÜ

Nach Mitteilung des ZV-KVÜ wurden in den Jahre 2012 bis 2015 in der Forchheimer Straße sowie Jakob-Nein-Straße insgesamt 13 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die festgestellten Überschreitungen lagen mit einer Ausnahme im Verwarnungsgeldbereich. Hauptsächlich handelte es sich um Überschreitungen im geringen (6 bis 10 km/h) bzw. mittleren (11 bis 15 km/h) Verwarnungsbereich. Auf Grund der relativ geringen Überschreitung und dem daraus folgendem eingeschränkten Gefahrenpotential werden die beiden Straßen nicht mit hoher Priorität überwacht.

Verkehrszählungen

Zur Feststellung der aktuellen Verkehrszahlen wurden in der Forchheimer-, Kulmbacher- und Jakob-Nein-Straße sowie der Oberen Gasse in der 31. KW - also noch vor den Sommerferien - von der Abteilung Verkehrsplanung mit dem Verkehrszählgerät 24-Stunden-Messungen durchgeführt. Dabei wurde an denselben Örtlichkeiten gemessen wie schon im Jahr 2011. Auch nach Einschätzung der Verkehrsplanung bestätigen die Zählungen den Eindruck, dass die Verkehrsbelastung in jeder der o. g. Straßen deutlich unter den Richtwerten für Wohnstraßen (bis zu 400 Kfz. in der Spitzenstunde) liegt, die nach Richtlinie als verträglich angesehen wird. Auch die erfassten Geschwindigkeiten (V 85 %) zeigen nach Mitteilung der Verkehrsplanung keine außergewöhnlich hohen Werte.

Im Einzelnen stellt sich die Situation wie folgt dar:

Forchheimer Straße

Zählung mit Durchfahrtsverbot im Jahr 2002 insgesamt 908 bzw. 873 Kfz./24 Std.

Zählung 7/2015 ohne Durchfahrtsverbot insgesamt 606 Kfz./24 Std.

Keine Zunahme des Verkehrs seit Entfernung der Durchfahrtsverbote gegeben. Verkehrsbelastung weist eine rückläufige Entwicklung auf.

Jakob-Nein-Straße

Zählung 7/2011 insgesamt 362 Kfz./24 Std.
Zählung 7/2015 insgesamt 417 Kfz./24 Std.

Zählungen mit Durchfahrtsverbot liegen nicht vor. Leichter Anstieg des Verkehrs im Vergleich zu 2011 vorhanden.

Kulmbacher Straße

Zählungen 7/2011 insgesamt 477 bzw. 489 Kfz./24 Std.
Zählung 7/2015 mit insgesamt 277 Kfz./24 Std.

Zählungen mit Durchfahrtsverbot liegen nicht vor. Ein Rückgang zu 2011 ist erkennbar.

Hintere Gasse

Zählungen 3/2012 insgesamt 71 bzw. 81 Kfz./24 Std.

Zählung 7/2015 mit insgesamt 48 Kfz./24 Std.

Zählungen mit Durchfahrtsverbot liegen nicht vor. Abnehmende Tendenz im Vergleich zu 2012 feststellbar.

Eine detaillierte Darstellung aller Zählungen kann der Anlage 2 entnommen werden.

Lasermessungen der Polizei

Die Erlanger Polizei hat aufgrund des o.g. Antrages am 13.08.2015 von 11.00 – 11.45 Uhr eine Geschwindigkeitsmessung in der Forchheimer Straße durchgeführt. Bei dieser Nullmessung wurde kein Verstoß registriert. Während der Kontrollzeit passierten 30 Pkw, 5 Lkw und 3 Krafträder die Kontrollstelle. Bei der PI Erlangen-Stadt sind bisher keinerlei Beschwerden darüber bekannt geworden, dass die Straßen Jakob-Nein/Forchheimer und Kulmbacher als Abkürzungsstrecke bzw.

Schleichverkehr genutzt werden.

Resümee:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Entfernung der Verkehrsverbote keine negativen Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den betreffenden Straßen hatte. Tendenziell ist eher eine Reduzierung des Verkehrs festzustellen. Lediglich in der Jakob-Nein-Straße wurde ein leichter Anstieg festgestellt. Das Gesamtaufkommen in der Jakob-Nein-Straße ist mit ca. 400 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden als gering zu bezeichnen. Die zulässigen Richtwerte für Wohnstraßen mit bis zu 400 Kfz. in der **Spitzenstunde** werden in allen betreffenden Straßen bei weitem nicht erreicht. Weitere Maßnahmen sind daher nicht zu veranlassen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Fraktionsantrag Nr. 109/2015 vom 7.7.2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Fraktionsantrag Nr. 109/2015 vom 7.7.2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 20

610.3/024/2015

**Verweilmöglichkeiten in der Altstadt,
Fraktionsantrag Grüne Liste Nr. 112/2015 vom 07.07.2015**

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

Die Konzeptplanung "Historische Innenstadt Erlangen - öffentlicher Raum" wird aktualisiert, u.a. mit den Themenbereichen "Stadtmöblierung" und "Stadtgrün".

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

Das im Fraktionsantrag gewünschte Konzept für attraktive Verweilmöglichkeiten in der Innenstadt ist bereits vorhanden und wird fortgeschrieben: 2007 wurde die Konzeptplanung für den öffentlichen Raum in der Innenstadt erarbeitet und am 27.09.2007 vom Stadtrat beschlossen. Diese Konzeptplanung soll voraussichtlich 2015 / 2016 - in Abhängigkeit der personellen Ressourcen im SG 610.3 - aktualisiert werden.

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

Diese Konzeptplanung besteht aus folgenden Themenbereichen:

Themenplan 1 Städtebauliche Achsen und Plätze (wird neu erstellt)
Themenplan 2 Stadtboden (2007 beschlossen, wird aktualisiert)
Themenplan 3 Lichtplanung (wird neu erstellt)
Themenplan 4 Farbgebung (wird neu erstellt)
Themenplan 5 Stadtgrün (2007 beschlossen, wird aktualisiert)
Themenplan 6 Stadtmöblierung (2007 beschlossen, wird aktualisiert)
Themenplan 7 Außenbestuhlung (2007 beschlossen, wird aktualisiert)
Themenplan 8 Orientierung (wird neu erstellt)

Die im Fraktionsantrag gewünschten attraktiven Verweilmöglichkeiten werden im Themenplan 6 behandelt. Langfristig wirksame Ziele und Maßnahmen für das öffentliche Grün in Erlangen

werden beginnend im Herbst 2015 mit der Neuerarbeitung eines Grünkonzeptes unter Federführung EB 77 festgelegt. Daraus ableitend können bei rechtzeitiger Fertigstellung der Themenplan 5 Stadtgrün und Möglichkeiten zur Erhöhung der Anzahl von Stadtbäumen in der Innenstadt untersucht und aktualisiert 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

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

Protokollvermerk:

Frau StRin Fuchs bittet um Mitteilung des Zwischenstandes zur Konzeptplanung „Historische Innenstadt Erlangen“
Frau StRin Tempel-Meinetsberger bittet darum, bei allen neuen Maßnahmen das historische Stadtbild zu beachten. Darüber hinaus bittet Frau StRin Tempel-Meinetberger, den „Saugraben“ mit in das Konzept aufzunehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Die vorhandene Konzeptplanung "Historische Innenstadt Erlangen - öffentlicher Raum" von 2007 wird aktualisiert. Der Fraktionsantrag Nr. 112/2015 vom 07.07.2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau StRin Fuchs bittet um Mitteilung des Zwischenstandes zur Konzeptplanung „Historische Innenstadt Erlangen“.
Frau StRin Tempel-Meinetsberger bittet darum, bei allen neuen Maßnahmen das historische

Stadtbild zu beachten. Darüber hinaus bittet Frau StRin Tempel-Meinetberger, den „Saugraben“ mit in das Konzept aufzunehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Die vorhandene Konzeptplanung "Historische Innenstadt Erlangen - öffentlicher Raum" von 2007 wird aktualisiert. Der Fraktionsantrag Nr. 112/2015 vom 07.07.2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 21

611/072/2015

**Bauleitplanung der Stadt Herzogenaurach
hier: Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Abschnitt Nr. 13 und Bebauungsplan Nr. 65 - Puma Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring -**

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

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

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

Es soll eine Stellungnahme zur Bauleitplanung der Stadt Herzogenaurach „Puma - Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring“ abgegeben werden.

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

3.1 Anlass und Ziel der Planung

Die Stadt Herzogenaurach beabsichtigt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung der Firma „Puma SE“ zu schaffen. Der Firmenhauptsitz der „Puma SE“ ist seit 2009 südlich der Kreuzung des Hans-Ort-Rings und der Kreisstraße ERH3 („Zum Flughafen“) angesiedelt. Hier befindet sich neben Büro- und Verwaltungsnutzungen auch eine Einzelhandelsnutzung in Form eines Outletstores. Dieser vorhandene Standort ist gegenwärtig ausgelastet und soll nun ortsnah erweitert werden, um auch die derzeit am zweiten Puma-Standort an der Würzburger Straße in Herzogenaurach vorhandenen Nutzungen in das Plangebiet verlagern zu können. Die Erweiterung, welche nur die Ausweitung von Büro- und Verwaltungsnutzungen (kein weiterer Einzelhandel) umfasst, soll nördlich gegenüber dem bestehenden Standort auf der anderen Seite des Hans-Ort-Rings erfolgen.

Beim überplanten Bereich handelt es sich größtenteils um intensiv genutztes Ackerland.

3.2 Lage des Vorhabens

Das Plangebiet befindet sich im Norden von Herzogenaurach nördlich des Hans-Ort- Rings, östlich der Straße „Zum Flughafen“ und ca. 3,6 km entfernt von der Autobahn BAB A 3 (siehe Anlage 1).

Die Größe der Flächennutzungsplanänderung beträgt insgesamt ca. 4,46 ha. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst ca. 3,9 ha.

3.3 Verfahren

Der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach hat in seiner Sitzung vom 16.07.2015 die Änderung des Flächennutzungsplans im Abschnitt Nr. 13 und die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 65 „Puma – Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring“ beschlossen. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde die Stadt Erlangen aufgefordert eine Stellungnahme bis 21.08.2015 abzugeben. Aufgrund des Sitzungskalenders der Stadt Erlangen wurde eine Fristverlängerung bis 25.09.2015 beantragt.

Zur Realisierung der angeführten Erweiterung ist die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen erforderlich. Mittels der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 65 „Puma – Erweiterung nördlich Hans-Ort-Ring“ ist die Schaffung des verbindlichen Bauplanungsrechts vorgesehen. Um dem Entwicklungsgebot Rechnung zu tragen, ist ebenfalls die Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans in diesem Bereich notwendig (siehe Anlage 2).

Bisherige Darstellung FNP	**Geplante Darstellung FNP**
Fläche für Landwirtschaft (Acker)	Eingeschränkte gewerbliche Baufläche (GEe)
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	Eingeschränkte gewerbliche Baufläche (GEe) Fläche für Landwirtschaft (Acker)

Die Änderung des Flächennutzungsplans im Abschnitt Nr. 13 wird im Parallelverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 65 „Puma – Erweiterung nördlich Hans-Ort- Ring“ durchgeführt.

Im Bebauungsplan Nr. 65 „Puma - Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring“ soll ein eingeschränktes Gewerbegebiet (eGE) festgesetzt werden, in dem insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Anlagen für sportliche Zwecke sowie ein Parkhaus zulässig sind (siehe Anlage 3).

3.4 Stellungnahme der Verwaltung

Zur Planung bestehen aus Sicht der Stadt Erlangen keine grundsätzlichen Einwände.

In den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans sollten Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Geltungsbereichs ausgeschlossen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass die geplante Trassenführung der StUB entlang der Kreisstraße ERH 3 mit den entsprechend erforderlichen Straßenquerschnitten vom Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden darf.

Eine ausreichende Erschließung des Bebauungsplangebiets, durch den öffentlichen Verkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr, ist zur Vermeidung von weiterem PKW-Verkehr wünschenswert.

Die Stadt Erlangen bittet, aufgrund der engen Pendlerbeziehungen zwischen Herzogenaurach und Erlangen, um Mitteilung wie viele Arbeitsplätze im Geltungsbereich des Bebauungsplans angesiedelt werden sollen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zur bzw. zum

- Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Abschnitt Nr. 13 der Stadt Herzogenaurach
- Bebauungsplan Nr. 65 „Puma - Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring“

die unter Ziff. II Begründung Pkt. 3.4 aufgeführte Stellungnahme abzugeben.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt zur bzw. zum

- Änderung des Flächennutzungs- und Landschaftsplans im Abschnitt Nr. 13 der Stadt Herzogenaurach
- Bebauungsplan Nr. 65 „Puma - Erweiterung nördlicher Hans-Ort-Ring“

die unter Ziff. II Begründung Pkt. 3.4 aufgeführte Stellungnahme abzugeben.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 22

613/065/2015

Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Mönaustraße im Bereich der Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs

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

In der Bürgerversammlung Kosbach / Häusling / Steudach vom 24. März 2015 wurde beantragt, an der östlichen Ausfahrt des Rudeltplatzes im Bereich der dort befindlichen Erlanger Standardlösung für die bauliche Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs an Überquerungsstellen (vgl. Anlage 1) eine „Barriere“ für Radfahrer zu errichten. Begründet wurde dieser Antrag damit, dass es an beschriebener Stelle immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen Radfahrern und Kfz-Verkehr käme.

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

Die Erlanger Standardlösung für die bauliche Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs an Überquerungsstellen wurde an der Mönaustraße mit dem Ansinnen hergestellt, dem Rad- und Fußgängerverkehr bewusst Vorfahrt gegenüber dem Kfz-Verkehr zu gewähren. Die Errichtung der geforderten „Barriere“ würde diesem Ziel widersprechen. Dass der Kfz-Verkehr untergeordnet ist, wird durch die bestehende Beschilderung (VZ 205 - Vorfahrt gewähren) sowie den parallel zur Radfahrerfurt vorhandenen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) verdeutlicht. Unfälle zwischen Radfahrern und Kfz sind nicht bekannt.

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

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an beschriebenem Standort ist vorgesehen, auf der rot markierten Radfahrerfurt gut sichtbare Fahrradpiktogramme anzubringen (vgl. Beschlussvorlage 32-1/023/2015 und Anlage 2). Zusätzlich wird im Einfahrtsbereich zum Rudeltplatz eine Schildertafel installiert, die die verkehrsrechtliche Beschilderung als Fußgängerzone mit Zusatz „Radfahrer frei“ verdeutlichen soll (vgl. Fotomontage in Anlage 3).

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 660290 / 54121066 / 522102

☐ sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Mönaustraße im Bereich der Erlanger Standardlösung für die bauliche Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs an Überquerungsstellen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag mit der laufenden Nummer 4 aus der Bürgerversammlung Kosbach / Häusling / Steudach vom 24. März 2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 12 gegen 2

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Mönaustraße im Bereich der Erlanger Standardlösung für die bauliche Bevorrechtigung des Fußgänger- und Radverkehrs an Überquerungsstellen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
4. Der Antrag mit der laufenden Nummer 4 aus der Bürgerversammlung Kosbach / Häusling / Steudach vom 24. März 2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 23 — 613/050/2015

"Carsharing fördern" Fraktionsantrag Nr. 058/2015 der ÖDP-Stadtratsgruppe

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

Mit dem ÖDP-Fraktionsantrag 058/2015 wird die Verwaltung mit der Erarbeitung eines übergeordneten Konzeptes zur Förderung von Carsharing beauftragt.

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

Ziel der Verkehrsentwicklung in Erlangen ist eine Stärkung des Umweltverbundes sowie die Förderung eines stadtverträglichen Verkehrs. Carsharing kann, durch eine gemeinsame Fahrzeugnutzung, zu einer Entlastung im Straßenverkehr beitragen und so einen Beitrag für einen stadtverträglichen Verkehr leisten.

Ein Konzept zur Förderung von Carsharing soll daher eine sinnvolle Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten und Carsharing prüfen und Empfehlungen ausarbeiten, wie das Carsharing in der Stellplatzsatzung und bei der Ausweisung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum berücksichtigt werden kann.

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

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Erlangen hat zur Aufgabe, Ziele und Maßnahmen zur Fortentwicklung der Mobilität in Erlangen bis in das Jahr 2030 festzulegen. Derzeit läuft das Ausschreibungsverfahren für den Meilenstein F, der zunächst die Themen ruhender Verkehr und Motorisierter Individualverkehr (MIV) zum Inhalt hat.

Im Rahmen des Gutachtens zum Meilenstein F sollen die folgenden Förderungsmöglichkeiten von Carsharing geprüft und entsprechende Maßnahmen erarbeitet werden:

- Prüfung einer sinnvollen Verknüpfung von ÖPNV und Carsharing
- Berücksichtigung von Carsharing-Stellplätzen in der Stellplatzsatzung, um so z.B. bei Neubauvorhaben das Carsharing von Beginn an integrieren zu können
- Prüfung der Ausweisung gesonderter Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge
- Förderungsmöglichkeiten für Carsharing-Programme von ortsansässigen Firmen, Betrieben sowie in der Stadtverwaltung und bei städtischen Eigenbetrieben
- Vorschläge zu Kooperations- und Unterstützungsmöglichkeiten für bereits bestehende Angebote (z.B. durch Öffentlichkeitsarbeit, Zuschuss für Mitgliedsbeitrag etc.)

Die Bearbeitung des Meilensteins F soll ab dem IV. Quartal 2015 erfolgen.

Bereits heute arbeitet die Verwaltung an der Förderung von Carsharing mit folgenden Maßnahmen:

- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit: geplanter Pressetermin zur Einweihung des 5. Autos in der Housing Area mit OBM und Herr Küchler
- Erstellen einer Internetseite zum Thema Carsharing unter www.erlangen.de/carsharing. Mehrfachverlinkung der Seite innerhalb von www.erlangen.de sowie Verschlagwortung dieser zum schnellen Auffinden über einschlägige Suchmaschinen
- Bereitstellen einer Internetseite zu Carsharing auf der Seite der Stadtwerke unter: http://www.estw.de/de/Stadtverkehr/CarSharing-Erlangen/CarSharing-Erlangen.html
- Verteilen von Flyern über einschlägige städtische Ämter, inklusive Umweltamt, Stadtbücherei, vhs, Stadtwerke. Zusätzlich Verteilen der Flyer über alle Stadtteilzentren
- derzeitige Prüfung einer Neuauflage eines Informationsflyers „Mobilität“ der Stadtwerke für die Willkommenstaschen der Stadt Erlangen, inklusive Informationen über Carsharing
- derzeitige Prüfung ob Carsharing für städtische MitarbeiterInnen zentral über Infotresen gebucht werden kann (anstatt über Umweltamt)

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

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

Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

☒ werden nicht benötigt

☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk

☐ sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten zur Förderung des Carsharings im Rahmen der Bearbeitung des Meilensteins F – Teilbereich ruhender Verkehr und Motorisierter Individualverkehr (MIV) zu prüfen und zu konkretisieren.

2. Der Antrag Nr. 058/2015 der ÖDP-Stadtratsgruppe ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten zur Förderung des Carsharings im Rahmen der Bearbeitung des Meilensteins F – Teilbereich ruhender Verkehr und Motorisierter Individualverkehr (MIV) zu prüfen und zu konkretisieren.

4. Der Antrag Nr. 058/2015 der ÖDP-Stadtratsgruppe ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 24

613/053/2015

Busbeschleunigung auf dem Büchenbacher Damm

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Fahrbahnen des Büchenbacher Damms in Erlangen müssen dringend grundlegend erneuert werden, da sie den aktuellen und künftigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr gerecht werden. Die Maßnahme ist nach den Baumaßnahmen am Herzogenauracher Damm voraussichtlich 2017/2018 vorgesehen. In diesem Zusammenhang besteht auch die Möglichkeit, Änderungen an der Fahrbahnmarkierung bzw. die Umsetzung weiterer Maßnahmen durchzuführen.

Auf dem Büchenbacher Damm verkehren bereits jetzt mehrere Linien der ESTW sowie des Landkreises Erlangen-Höchstadt. Im neuen Buskonzept der Stadt Erlangen, das am 07.07.2015 öffentlich präsentiert und am 15.09.2015 im UVPA diskutiert werden soll, wird die Bedeutung des Büchenbacher Dammes für den innerstädtischen und stadtgrenzüberschreitenden Busverkehr weiter gesteigert. Es wäre daher äußerst zielführend, auf diesem stauanfälligen Streckenabschnitt eine Busbeschleunigung wieder einzurichten.

Die bisherige ca. 30 Jahre alte Wechselwegweisung zur Busbeschleunigung ist technisch veraltet und seit Jahren nicht mehr in Betrieb. Für deren Wiederinbetriebnahme müsste sie mit einem hohen finanziellen Aufwand und unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien erneuert werden. Die wechselnde Verkehrsführung auf dem Büchenbacher Damm, insbesondere aber die unterschiedliche Nutzbarkeit von Fahrstreifen im Bereich der Kreuzung Paul-Gossen-Straße / Äußere-Brucker-Straße, führte in der Vergangenheit regelmäßig zu Unfällen.

Zur Prüfung, ob und in welcher Form zukünftig eine Busbeschleunigung auf dem Büchenbacher Damm eingerichtet werden könnte, beauftragte die Stadtverwaltung das „ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme“ in Darmstadt mit der Untersuchung der verkehrstechnischen Machbarkeit verschiedener betrieblicher Lösungsmöglichkeiten.

Der Standardlösung, eine technische Erneuerung der bestehenden Wechselwegweisung mit Busführung in Gegenlage, sollten in diesem Rahmen folgende Varianten der Einrichtung von Busspuren gegenübergestellt und bzgl. ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht werden:

Variante 1: Busspuren stadteinwärts (auf der südlichen Fahrbahnseite) und stadtauswärts (auf der nördlichen Fahrbahnseite), jeweils in Fahrtrichtung als statische Lösung ohne Wechselwegweisung.

Variante 2: Busspur stadteinwärts auf der nördlichen Fahrbahnseite (entgegen der Fahrtrichtung) als statische Lösung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sollten die grundsätzlichen Möglichkeiten für eine Busbeschleunigung, deren räumlicher Umgriff, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit sowie die geschätzten Kosten ermittelt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Vom Gutachterbüro durchgeführte Fahrzeitmessungen während der Spitzenstunden zeigen, dass in Fahrtrichtung Ost über einen langen Streckenabschnitt auf dem Büchenbacher Damm die Fahrgeschwindigkeiten unter 30 km/h liegen. Dies wird durch Fahrzeitmessungen der ESTW bestätigt, die Verspätungen auf einzelnen Umläufen von über 5 Minuten zeigen.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen für die beiden o.g. Varianten zeigten folgende Ergebnisse:

Variante 1: Busspur stadtauswärts (auf der nördlichen Fahrbahn):
In den relevanten Einfädel-, Verflechtungs- Ausfahr- und Querschnittsbereichen der Nordfahrbahn werden für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in der Morgenspitze und in der Abendspitze Qualitätsstufen von A bis C erreicht. Die entspricht den üblichen innerstädtischen Anforderungen.
Busspur stadteinwärts (auf der südlichen Fahrbahn):
Die Verkehrsbelastung erreicht in der Morgenspitze bereits mit dem Zufluss der Rampe Frauenauracher Straße für den MIV die Qualitätsstufe E und ab dem Zufluss der Rampe Schallershofer Straße die Qualitätsstufe F. Während der Abendspitze ist eine ausreichende Verkehrsqualität D gegeben.
-> Variante 1 ist stadteinwärts damit für den MIV als nicht leistungsfähig einzustufen. Der ÖPNV wäre unbehindert und beschleunigt.

Variante 2: Busspur stadteinwärts (auf der nördlichen Fahrbahn):
In den relevanten Einfädel-, Verflechtungs- Ausfahr- und Querschnittsbereichen der Nordfahrbahn werden sowohl in der Morgenspitze als auch in der Abendspitze Qualitätsstufen von A bis C erreicht.
-> Variante 2 ist damit insgesamt als leistungsfähig einzustufen.

Das Gutachterbüro kommt damit zu folgender Empfehlung:

Variante 1 mit Führung der Busspur stadteinwärts auf der Südfahrbahn zu Lasten eines Fahrstreifens für den MIV führt zu einer Überlastung des Richtungsquerschnitts und als Folge auch zu einer Behinderung des Busverkehrs stadteinwärts. Dies ist als Ausschlusskriterium zu werten und spricht gegen eine Realisierung dieser Variante. Auch die zweite Komponente dieser Variante, die als unkritisch bzgl. der Leistungsfähigkeit zu wertende Busspur ortsauswärts auf der Nordfahrbahn, entfällt in Abwägung mit der deutlich größeren Notwendigkeit einer stadteinwärtigen Busspur.

Variante 2 mit Führung der Busspur stadteinwärts in Gegenrichtung auf der Nordfahrbahn ist bzgl. der Leistungsfähigkeit unkritisch und weist im Übrigen auch sonst keinen Negativaspekt im Vergleich zum Bestand auf.

Aus der vergleichenden Bewertung (s. Anlage 1) ergibt sich somit die eindeutige Empfehlung, die Variante 2 mit statischer Führung der Busspur in Gegenrichtung auf der nördlichen Fahrbahn des Büchenbacher Dammes als Vorzugsvariante weiterzuverfolgen.

Bei der Umsetzung sind u.a. folgende Gestaltungsdetails zu berücksichtigen:

- Die Busschleuse zur Rückführung des Busverkehrs von der Nord- auf die Südfahrbahn ist aus tiefbautechnischen Gründen (bauliche Machbarkeit von Fundamenten) in den Bereich westlich des Brückenbauwerks über die Regnitz zu positionieren. Der verbleibende Stauraum vor der LSA Büchenbacher Damm / Bayernstraße / Leipziger Straße. entspricht mit ca. 150 m dem gesamten Zufluss während eines Umlaufs (ca. 25 Kfz je Fahrstreifen). Aufgrund des hohen Grünzeitanteils von > 60% ist aber während der Sperrzeit nur von einer Rückstaulänge bis ca. 60 m auszugehen, so dass keine Wechselwirkungen zwischen

LSA und Busschleuse zu erwarten sind.

- Die Verflechtungslänge stadtauswärts ist mit > 100m ausreichend zu dimensionieren. Die Mindestverflechtungslänge errechnet sich nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) auf 90 m.

- Die Verflechtung sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit (bessere Sichtbarkeit, insbesondere nachts und bei Nässe) zusätzlich zur markierten Sperrfläche noch mit Warnbaken ausgestattet werden.

- Die Busschleuse im Bereich der Rampe Schallershofer Str. auf der Südfahrbahn sollte den Busverkehr auf dem Büchenbacher Damm aus Richtung KP Frauenaurauchер Str. miteinbeziehen, da der Stau in der Morgenspitze durchaus den Bereich vor der Busschleuse überschreitet. Daher wird für diese Busrelation eine Vorbeifahrt am Stauende über die Ausfahrtspur und dann eine separate Buszufahrt zur Busschleuse über die Dreiecksinsel vorgesehen.

- Auf der Nordfahrbahn erscheint es aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität sinnvoll, den von der Rampe Neumühle stadtauswärts zufließenden Verkehr parallel zum Geradeausverkehr einzufädeln und hierzu den Fahrstreifen stadtauswärts auf dem Büchenbacher Damm hinter der Busschleuse fahrdynamisch nach links zu verschwenken.

Der Gutachter weist ergänzend darauf hin, dass zusätzlich zur hier vorgelegten konzeptionellen Planung künftig auch Maßnahmen zur Beseitigung der Leistungsfähigkeitsdefizite im Bereich der Anschlussstelle A73 Erlangen-Bruck ergriffen werden sollten. Ziel soll es sein, Wechselwirkungen mit der vorgelagerten LSA Büchenbacher Damm/ Bayernstr./ Leipziger Str. zu minimieren und die Qualität des Verkehrsablaufs auf dem Büchenbacher Damm stadteinwärts weiter zu verbessern. Diese Maßnahmen sind bei IP-Nr. 541.128 "Ausbau Paul-Gossen-Straße" beinhaltet und umfassen den Abschnitt zwischen Äußerer Brucker Straße und Bayernstraße.

Die o.g. Empfehlungen sind in den Anlagen 2 und 3 skizzenhaft dargestellt.

Dieses Konzept wird auch von den ESTW nachdrücklich unterstützt (s. Anlage 4).

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

Aus Sicht der Verwaltung sollte Variante 2 für eine Umsetzung im Rahmen des Ausbaus der Fahrbahnen des Büchenbacher Damms planerisch weiter konkretisiert werden. Diese Variante ist ausreichend leistungsfähig, ermöglicht eine eindeutige einheitliche Verkehrsführung und verursacht geringere laufende Betriebskosten als die stillgelegte dynamische Wechselwegweisung mit Schranken.

Nach ersten Vorgesprächen mit dem Zuschussgeber kann davon ausgegangen werden, dass Variante 2 grundsätzlich zuschussfähig ist. Die Kosten für die Einrichtung von signalgeregelten Busschleusen auf dem Büchenbacher Damm auf Höhe der Schallershofer Straße bzw. westlich der Flussbrücke über die Regnitz können erst nach Konkretisierung der Planung benannt werden.

Die Konkretisierung der Planungen soll in den kommenden Monaten durchgeführt werden.

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

Investitionskosten*):	270.000 €	bei IPNr.: 541.128
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

*) Mehrkosten Busbeschleunigung entsprechend Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt

☒ sind gem. Investitionsprogramm 2014 – 2018 auf IvP-Nr. 541.922 „Büchenbacher Damm, Erneuerung der Fahrbahn“ derzeit wie folgt vorgesehen:

2016	1.200.000 €
2017	600.000 €
2018	500.000 €

Die Mehrkosten Busbeschleunigung in Höhe von ca. 270.000 € sind im Rahmen der bisherigen HH-Anmeldungen nicht erfasst. Deshalb ist darauf hinzuweisen, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung mit Kostenberechnung für das Gesamtprojekt evtl. eine entsprechende Anpassung des Investitionsbedarf erforderlich sein wird. Die Mehrkosten werden im HH 2016 angemeldet.

☐ sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr StR Volleth beantragt, diesen TOP lediglich als Einbringung zu behandeln.

Ergebnis/Beschluss:

Dem Konzept zur Busbeschleunigung auf dem Büchenbacher Damm wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen im Rahmen des Ausbaues weiter zu konkretisieren und mit dem Zuschussgeber abzustimmen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr StR Volleth beantragt, diesen TOP lediglich als Einbringung zu behandeln.

Ergebnis/Beschluss:

Dem Konzept zur Busbeschleunigung auf dem Büchenbacher Damm wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen im Rahmen des Ausbaues weiter zu konkretisieren und mit dem Zuschussgeber abzustimmen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 25 — 613/054/2015

Autofreie Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern; SPD-Fraktionsantrag 045/2015

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

   Mit dem SPD-Fraktionsantrag 054/2015 wird die Entwicklung von Maßnahmen beantragt, die der Förderung eines umweltbewussten Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen dienen. Ein besonderer Fokus soll hierbei auf Wege von und zu Kitas und Schulen in Erlangen gelegt werden.

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

Gemäß Fraktionsantrag hat die Verwaltung eine Anfrage zur Thematik beim Deutschen Institut für Urbanistik (DIfU) gestellt. Es kann festgestellt werden, dass in Deutschland zahlreiche Projektbeispiele im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements vorhanden sind. Eine Übersicht ist Anlage 1 zu entnehmen.

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

Die Förderung eines umweltbewussten Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen wird als äußerst sinnvoll erachtet und als wichtiger Bestandteil einer kinder- und familienfreundlichen Stadt gesehen. Vor diesem Hintergrund soll im Rahmen des Meilensteins F zur Fortschreibung des Erlanger Verkehrsentwicklungsplanes ein besonderer Fokus auf das schulische Mobilitätsmanagement gelegt werden. Hierbei sollen mit Einbeziehung der Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten effiziente und in Erlangen anwendbare Maßnahmen entwickelt werden. Die in Anlage 1 aufgeführten Best-Practice-Beispiele sollen dabei Berücksichtigung finden.

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

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Projektbeispiele zur Förderung einer autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das schulische Mobilitätsmanagement in den Verkehrsentwicklungsplan aufzunehmen. Im Meilenstein F soll die Thematik vertieft untersucht werden und für Erlangen anwendbare Maßnahmen entwickelt werden.
3. Der SPD-Fraktionsantrag 054/2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

4. Die Projektbeispiele zur Förderung einer autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen werden zur Kenntnis genommen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, das schulische Mobilitätsmanagement in den Verkehrsentwicklungsplan aufzunehmen. Im Meilenstein F soll die Thematik vertieft untersucht werden und für Erlangen anwendbare Maßnahmen entwickelt werden.
6. Der SPD-Fraktionsantrag 054/2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 26

613/055/2015

**Radwegeverbindung zwischen Frauenaurach und Bruck;
SPD-Fraktionsantrag 012/2015**

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

Mit SPD-Fraktionsantrag 012/2015 wird der Zustand des Radweges im Regnitzgrund zwischen Frauenaurach und Bruck thematisiert. Im Besonderen werden die Senken im Zuge der als öffentlich Feld- und Waldwege gewidmeten Radverkehrsverbindung südlich und nördlich des Herzogenauracher Damms kritisiert. Als problematisch stellt sich dar, dass diese im Hochwasserfall deutlich länger überschwemmt sind, als die Radwege im Anschluss. Die jahreszeitliche Dauer der Befahrbarkeit der Wegeverbindung wird damit reduziert. Mit dem Fraktionsantrag wird gefordert, den beschriebenen Missstand zu beheben und die Errichtung eines Steges über die Senken zu prüfen.

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

Im Hochwasserfall können Bürger aus den westlichen Erlanger Stadtteilen sowie aus Herzogenaurach die Innenstadt sowie die Arbeitsplatzzentren im Stadtosten mit dem Fahrrad nur eingeschränkt erreichen. Mit der hochwasserbedingten Sperrung der Wege im Regnitzgrund besteht lediglich die Möglichkeit, diesen über die Talquerungen Herzogenauracher und Dechsendorfer Damm sowie den höhergelegten Neumühlsteg zu queren. Zwischen Frauenaurach und Bruck ist diese Einschränkung aufgrund der Senken im Bereich des Herzogenauracher Damms nochmals länger anhaltend. Im Sinne einer möglichst

ganzjährigen Nutzbarkeit der öffentlichen Radwege im Stadtgebiet sowie im Hinblick auf die verkehrliche Bedeutung der Wege im Regnitzgrund, sieht die Verwaltung in beschriebenem Bereich dringenden Handlungsbedarf. Die beschrieben Problematik wurde entsprechend umfassend geprüft und mit den zuständigen Dienststellen sowie dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt.

Hinsichtlich der geforderten Steglösung hat die Verwaltung planerische Lösungen für einen Stegbau geprüft. Diese beinhalteten unter anderem die Höherlegung des Weges mit entsprechender Verrohrung für den Hochwasserabfluss, Bau eines höhergelegten Steges parallel zur Wegeführung sowie Höherlegung des Weges mit Hilfe von Gitterrosten. Nach Beteiligung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg sowie der unteren Wasserrechtsbehörde musste festgestellt werden, dass die beschriebenen Maßnahmen **wasserrechtlich nicht zulässig** sind, da sie ein Abflusshindernis für das Hochwasser bilden würden.

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

Angesichts des beschriebenen Sachverhaltes mit der Einschränkung des Hochwasserabflusses im Zuge der Errichtung einer Steglösung im Senkenbereich der Radwege im Regnitzgrund und der damit verbundenen wasserrechtlichen Unzulässigkeit, hat die Verwaltung Alternativen zur Verbesserung der Wegeentwässerung geprüft. Nach Ansicht der beteiligten Fachdienststellen kann der Hochwasserabfluss mit Hilfe von Maßnahmen im Bereich der Seitengräben sowie im Abflussbereich unterhalb des Herzogenauracher Dammes erhöht werden. Die Zuständigkeit für die Pflege der Seitengräben und den Hochwasserdurchfluss unterhalb des Dammes liegt bei der staatlichen Straßenbauverwaltung. Diese wird von der Stadtverwaltung mit der Forderung zur Verbesserung des Wegeabflusses durch verbesserte Pflege der angrenzenden Flächen und Seitengräben kontaktiert.

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

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

☒ werden nicht benötigt

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

☐ sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Frau StRin Traub-Eichhorn bittet die Verwaltung nochmals um Prüfung, ob die zwei betroffenen Platten im Radweg nicht mit einfachen Mitteln gehoben werden könnten.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der dargelegte Sachverhalt zu der geforderten Steglösung im Bereich der Senken der Radwege im Regnitzgrund parallel zum Herzogenauracher Damm mit dem Vorschlag zur Verbesserung des Hochwasserabflusses wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Staatliche Bauamt als zuständige Dienststelle aufzufordern, die Seitengräben entlang der Wege ordnungsgemäß zu pflegen, um den Hochwasserabfluss zu verbessern.
3. Der SPD-Fraktionsantrag 012/2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau StRin Traub-Eichhorn bittet die Verwaltung nochmals um Prüfung, ob die zwei betroffenen Platten im Radweg nicht mit einfachen Mitteln gehoben werden könnten.

Ergebnis/Beschluss:

4. Der dargelegte Sachverhalt zu der geforderten Steglösung im Bereich der Senken der Radwege im Regnitzgrund parallel zum Herzogenauracher Damm mit dem Vorschlag zur Verbesserung des Hochwasserabflusses wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, das Staatliche Bauamt als zuständige Dienststelle aufzufordern, die Seitengräben entlang der Wege ordnungsgemäß zu pflegen, um den Hochwasserabfluss zu verbessern.
6. Der SPD-Fraktionsantrag 012/2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 27

613/056/2015/1

Rad- und Fußwegeverbindung von Kosbach über Häusling nach Steudach; CSU-Fraktionsantrag 034/2015 und FWG-Fraktionsantrag 099/2015

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

Mit den Fraktionsanträgen 034/2015 der CSU und 099/2015 der FWG wird die Errichtung einer Geh- und Radwegeverbindung zwischen den Ortsteilen Kosbach, Häusling und Steudach gefordert. Die Straßen zwischen diesen Ortsteilen (Reitersberg- und Kieselbergstraße) sind im Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen als Hauptverkehrsstraßen eingestuft. Die Belastung durch den Kfz-Verkehr ist jedoch gering (Reitersbergstraße: 1.200 Kfz/24h, Kieselbergstraße: 750 Kfz/24h), so dass jeweils die Funktion als Hauptverkehrsstraße nicht gegeben scheint. Im Rahmen des Meilensteins F zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes, der sich derzeit in Ausschreibung befindet, wird voraussichtlich im Jahr 2016 für das Erlanger Straßennetz eine umfassende Netzkategorisierung gemäß Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung vorgenommen. Eine damit verbundene Abstufung der Verkehrsbedeutung der Reitersberg- und Kieselbergstraße kann erwartet werden.

Daten zum Rad- und Fußgängerverkehrsaufkommen liegen für die Reitersberg- und Kieselbergstraße bislang nicht vor. Aufgrund deren Verkehrsbedeutung kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Rad- und Fußgängerverkehrsbelastung gering ausgeprägt ist. Zur exakten Beurteilung der Verkehrsverhältnisse wird die Verwaltung in der jährlich stattfindenden Schülerverkehrszählung am 22. Juli 2015 am Knotenpunkt Haundorfer Straße / Reitersbergstraße / Kieselbergstraße eine ganztägige Verkehrserhebung durchführen, bei der alle Verkehrsarten berücksichtigt werden sollen. Die Ergebnisse werden im Ortsbeirat vorgestellt.

Angesichts der beschriebenen Verkehrsverhältnisse und der jeweils geringen Verkehrsbelastung in der Reitersberg- und Kieselbergstraße wird die aufwändige Errichtung eines baulichen Geh- und Radweges als nicht verhältnismäßig erachtet (Planung, Grunderwerb ggf. im Enteignungsverfahren, Bau, Entwässerung, Flächenausgleich etc.). Die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr erscheint auch im Hinblick auf die zugelassene Geschwindigkeit von 50 km/h vertretbar. Mit der Errichtung eines baulichen Geh- und Radweges entstünde zudem ein Eingriff in landwirtschaftlich genutzte Flächen. Zusätzlich zu den entstehenden Baukosten würden umfassender Grunderwerb und ggf. Enteignungen notwendig. Am Beispiel der vom UVPA bereits im Jahr 2009 (VO 1781536) beschlossenen Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Häusling und Haundorf zeigt sich, dass sich die bauliche Umsetzung bereits bei einem nicht verkaufswilligen Grundstücksinhaber erheblich verzögert bzw. ohne Enteignungsgrundlage nicht durchführbar ist. Bei der geforderten Wegeverbindung zwischen Kosbach, Häusling und Steudach sind deutlich mehr Grundstücke und damit Eigentümer (ca. 20) betroffen, was eine Realisierung unrealistisch erscheinen lässt.

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

Aus Sicht der Verwaltung können entlang der Reitersberg- und Kieselbergstraße Maßnahmen zur Verbesserung der Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs auch ohne Bau eines gesonderten Geh- und Radweges herbeigeführt werden. Hierbei könnte die Sperrung der Reitersbergstraße für den Kfz-Verkehr mit Freigabe für landwirtschaftlichen und öffentlichen Verkehr ebenso angedacht werden wie die Einrichtung einer Fahrradstraße (ebenfalls mit Freigabe für landwirtschaftlichen und öffentlichen Verkehr). Die jeweils entstehenden Umwege über die Mönaustraße bzw. die Steudacher Straße erscheinen in Anbetracht der geringen Verkehrsmengen in der Reitersberg- und Kieselbergstraße zumutbar. Für den Fußgängerverkehr könnte in Ergänzung eine Markierungslösung in Form eines Suggestivstreifens am Fahrbahnrand errichtet werden. Ein solcher fahrbahnparalleler

Suggestivstreifen für den Fußgängerverkehr findet beispielsweise an einigen Stellen im Ortsteil Tennenlohe, in Alterlangen und in Dechsendorf Anwendung (vgl. Anlage 1).

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

Inwieweit die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Bürgerschaft unterstützt werden, soll im Ortsbeirat Kosbach erörtert werden. Hierzu wird die Verwaltung die möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs zwischen Kosbach, Häusling und Steudach konkretisieren und im Ortsbeirat vorstellen.

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

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

Protokollvermerk:

Da der Antrag nach Beratung im Ortsbeirat nochmals im Ausschuss behandelt wird, schlägt der OBM vor, den Punkt 3 des Antrags zu streichen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Sachverhaltsdarstellung bezüglich der geforderten Rad- und Fußwegeverbindung von Kosbach über Häusling nach Steudach sowie die Bewertung der Verkehrsverhältnisse in der Reitersberg- und Kieselbergstraße werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Ortsbeirat Kosbach mögliche Maßnahmen zur Führung des Rad- und Fußverkehrs entlang der Reitersberg- und Kieselbergstraße vorzustellen und zu erörtern.
3. Die Fraktionsanträge 034/2015 der CSU und 099/2015 der FWG sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 7 gegen 0

TOP 28

613/057/2015

CSU-Fraktionsantrag 105/2015 - Ampeln Paul-Gossen-Straße (Brücke / S-Bahn-Halt)

Sachbericht

Im Fraktionsantrag (Anlage 1) wird die Verwaltung mit der Prüfung folgender Sachverhalte beauftragt:

a) Entfernen der „Anforderungsschaltung" der Fußgängerfurt an der LSA Paul-Gossen-Straße / Zufahrt Polizei

Die Lichtsignalanlage (LSA) Paul-Gossen-Straße / Polizeiausfahrt hat mit dem großräumigen Umbau auch Fußgängerfurten über die Paul-Gossen-Straße erhalten (Gründe s.u. Zusatz 1).

Um die Unterbrechungen der Grünzeit der B4 durch die Fußgängerfurten so selten wie möglich zu halten wurden bewusst Fußgängertaster installiert, sodass jeder Querungsbedarf erst angefordert werden muss. Dieser sog. „Anforderungsbetrieb" gewährleistet, dass die Fußgängerphase tatsächlich nur dann geschaltet wird, wenn sie auch benötigt wird (wenn ein Fußgänger anwesend ist). Wenn der Anforderungsbetrieb nun -wie im Fraktionsantrag gefordert- entfernt werden würde, müsste die Fußgängerphase analog wie an der LSA Günther-Scharowsky-Straße in *jedem* Signalumlauf zwangsweise fest geschaltet werden. Damit würde die Grünzeit der B4 dann regelmäßig innerhalb 90 Sekunden unterbrochen werden, was zu einer deutlichen Verschlechterung der gewünschten Situation führen würde.

Der „Anforderungsbetrieb" bewirkt nicht -wie gemutmaßt- das Umschalten auf ROT *sofort* nach Betätigung der Taster. Es erfolgt frühestens nach Ablauf einer vorgegebenen Grünzeit für den Kfz-Verkehr (je nach Tageszeit, Richtung und Verkehrsaufkommen 15 bis 35 Sekunden). Dies ist theoretisch ausreichend, zumal die B4 an der LSA mit der Günther-Scharowsky-Straße auch nicht mehr GRÜN hat. Trotzdem ist seitens der Abteilung Verkehrsplanung bereits eine ***Nachjustierung der Anlage geplant***. Dabei sollen die Grünzeiten bzw. das Zusammenspiel der LSA's geprüft und ggf. optimiert werden. Leider funktioniert die sogenannte „Fernversorgung" über den Verkehrsrechner der Stadt Erlangen noch nicht einwandfrei, sodass momentan noch keine Steuerungsänderungen eingespielt werden können. Nach Lösung der technischen Details kann seitens der Abteilung Verkehrsplanung aber reagiert werden.

b) Gleichschaltung der LSA's Günther-Scharowsky-Straße und Zufahrt Polizei

Die Lichtsignalanlage Paul-Gossen-Straße / Polizeiausfahrt steht im sog. „Dauergrün" für die Hauptrichtung (B4). Die Einrichtung einer komfortablen, beidseitigen Koordinierung („Grünen Welle") für Anlagen, welche in Dauergrün stehen, ist nicht möglich.

Um trotzdem ein gewisses Maß an Fahrzeugen im Pulk fahren lassen zu können wurde daher für die B4 ein sogenannter „Meldungsaustausch" eingerichtet. Dieser sendet den Grünbeginn der B4 an der LSA mit der Günther-Scharowsky-Straße weiter an die LSA mit der Polizeiausfahrt, welche dann noch 25 Sekunden GRÜN hält, sodass der gerade auf der B4 gestartete Fahrzeugpulk noch passieren kann. Dieser Meldungsaustausch kann somit aber nur ein „Fahren ins Gelb" *für die ersten Fahrzeuge der Hauptrichtung* verhindern. Für alle nachfolgenden Fahrzeuge bzw. sämtliche Einbieger aus der Günther-Scharowsky-Straße oder Koldestraße kann dies nicht gewährleistet werden.

In Summe führen die getroffenen Steuerungsmaßnahmen (fest vorgegebene Mindestgrünzeit, Meldungsaustausch, Bemessungsparameter) dazu, dass ***bereits jetzt*** ein Umschalten auf ROT an der Polizeiausfahrt für den Pulk im Zuge der B4 für ***bis zu 55 Sekunden unterdrückt*** werden kann (bei ÖV-Anforderung auch länger).

Zusatz 1: Untersuchungen zum regelwidrigen U-Turn an der Zufahrt Polizei

Im Fraktionsantrag wird die häufige Unterbrechung der Grünzeit auf der B4 aufgrund von regelwidrigen U-Turns angesprochen. Das Thema wurde im Jour Fixe „Verkehr" am 05.08.2015 mit Vertretern von Polizei, Straßenverkehrsamt und Verkehrsplanung diskutiert. Das momentan installierte Zeichen 209-30 (vorgeschriebene Fahrtrichtung Geradeaus incl. Zusatzzeichen) schreibt laut StVO zwar eindeutig das Geradeausfahren vor. Zur besseren Verdeutlichung eines Wende*verbotes* wird jedoch ein Zeichen 272 (Verbot des Wendens, siehe Piktogramm) als notwendig erachtet. Dieses Zeichen sollte zusätzlich zum bestehenden Zeichen (z.B. am LSA-Mast) montiert werden. Das Zeichen 209-30 kann nicht entfallen, da sonst regelkonform links in die Polizeizufahrt abgebogen werden kann und von da aus wieder rechts auf die Paul-Gossen-Straße. Dadurch würde die Grünzeit der Paul-Gossen-Straße sogar zwei Mal unterbrochen werden. Eine Wendemöglichkeit ist am (zwar komplexeren) Knotenpunkt mit der Günther-Scharowsky-Straße vorhanden.



Zusatz 2: kompletter Rückbau der Furten

Seitens der Bürger wurde schon mehrmals ein kompletter Rückbau der Furten gefordert. Dem kann seitens der Verwaltung aus einer Vielzahl von nachfolgenden Gründen nicht zugestimmt werden:

1) Laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind grundsätzlich alle Wegebeziehungen mit Furten auszustatten. Es gibt (und gab) keinen Grund, die Wegebeziehung über die Paul-Gossen-Straße aus der bisherigen Signalisierung auszuklammern und ein gesichertes Queren an dieser Stelle nicht zu ermöglichen. Mit den neuen Furten wird die Signalisierung am Knotenpunkt vervollständigt und damit netzschlüssig.

2) Weiterhin erhöhen die neuen Furten die Querungsmöglichkeiten. Ein Umweg (über die benachbarten Lichtsignalanlagen) von mehreren 100 Metern ist für Fußgänger nicht zumutbar. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger wird an dieser Stelle ein weiteres Angebot geschaffen, da die Furten ebenfalls mit Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet sind.

3) An der Polizeiausfahrt enden die beidseitig angelegten Zweirichtungsradwege, sodass hier eine Querung angeboten werden *muss*. Beispielsweise muss ein Radfahrer, welcher auf dem nördlichen Radweg in Fahrtrichtung Osten unterwegs ist, auf die andere Seite wechseln können, um lt. StVO am Ende des Zweirichtungsradweges auf der richtigen Fahrbahnseite weiterfahren zu können.

4) Der Radverkehr aus der Schornbaumstraße kann an dieser Stelle nun direkt auf die Südseite wechseln, und muss nicht mehr wie bisher rechtswidrig bis zur Koldestraße fahren (bzw. eigentlich das Rad schieben), um dort zu queren.

5) Ergänzend zur derzeitigen Nutzung wird sich im Rahmen des SIEMENS-Campus Modul 1 (B-Plan Nr. 435) der Querungsbedarf an dieser Stelle in Zukunft noch erhöhen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 105/2015 der CSU-Fraktion ist abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 105/2015 der CSU-Fraktion ist abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 29

613/058/2015

Grüne Liste Fraktionsantrag 087/2015 - Ampelfreie Kreuzung Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße

Sachbericht

Im Fraktionsantrag (Anlage 1) wird beantragt, dass im Rahmen der Erschließung des Siemens-Campus die Notwendigkeit von Lichtsignalanlagen (LSA) in jedem Einzelfall zu prüfen ist. Insbesondere der Verkehr an der Kreuzung Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße soll mittels Kreisverkehr geregelt werden.

Diese ***Einzelfall-Prüfung*** erfolgt grundsätzlich und ist auch in diesem Fall erfolgt. Zur Prüfung der jeweiligen Ausbauvariante eines Knotenpunktes werden üblicherweise sämtliche Einsatzkriterien der einschlägigen Richtlinien geprüft. Diese wurden z.B. bereits 2014 an anderer Stelle in einem Vortrag von Hr. Dipl.-Ing. U. Noßwitz im UVPA anschaulich dargelegt (Beschlussvorlage 613/005/2014, Vortrag siehe Anlage 2).

Ein ***möglicher Kreisverkehr an der Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße*** wurde seitens des von der Siemens AG beauftragten Gutachters gevas humberg & partner insbesondere aus deswegen geprüft, da diese Idee Bestandteil eines Vorschlages beim städtebaulichen Wettbewerb war. Ergebnis der Prüfung war, dass ein kleiner Kreisverkehr nicht leistungsfähig ist (siehe Anlage 3). Ein sog. „Turbokreisel“ ist zwar rechnerisch leistungsfähig (siehe Anlage 3), aufgrund der weiteren Einsatzkriterien an dieser Stelle jedoch nicht umsetzbar (siehe Anlage 4).

Der Einsatz eines Kreisverkehres im Hauptstraßennetz im Zuge der Paul-Gossen-Straße bzw. Günther-Scharowsky-Straße ist leider ebenfalls nicht möglich.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 087/2015 der Grüne Liste-Fraktion ist abschließend behandelt.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 12 gegen 1

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 087/2015 der Grüne Liste-Fraktion ist abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 30 — 613/059/2015

Siemens Campus - Verkehrskonzept

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aktueller Planungsstand

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren Nr. 435 „Siemens Campus Modul 1“ und Nr. 436 „Siemens Campus Modul 2“ ist unter Beachtung der übergeordneten verkehrlichen Rahmenbedingungen 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.

Hierfür wurden von der Siemens AG die externen Ingenieurbüros „gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH“ sowie „H.P. Gauff Ingenieure GmbH & Co. KG“ beauftragt. Deren Planungen werden in regelmäßig stattfindenden Sitzungen und ergänzenden Gesprächen mit den verschiedenen Dienststellen der Stadtverwaltung vorbesprochen, im Jour-Fixe „Siemens-Campus“ unter Federführung des Baureferats mit der Siemens AG abgestimmt und in den o.g. Bebauungsplänen berücksichtigt. So werden unter anderem die zukünftigen Verkehrsflächen festgesetzt. Deren Aufteilungen (u.a. Fahrbahnbreiten, Abbiegespuren, Fuß- / Radwegführung etc.) werden jedoch üblicherweise im Bebauungsplan nur hinweislich dargestellt. Detaillierte Regelungen hinsichtlich Dimensionierung, Kostenverteilung etc. werden über den städtebaulichen Vertrag getroffen.

Derzeit wird die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit bzgl. der o.g. Bebauungsplanvorentwürfe durchgeführt. Als Grundlage für die in den Bebauungsplanvorentwürfen dargestellten Verkehrsflächen dient der aktuelle Planungsstand zu den Verkehrsanlagen.

Zeitgleich wird die ingenieurtechnische Straßenplanung, basierend auf umfassenden Verkehrsprognosen und Leistungsfähigkeitsberechnungen, von den externen Ingenieurbüros erstellt. Nach Abschluss der Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 wird diese dem UVPA zum Beschluss vorgelegt.

Über den Planungsstand des zugehörigen Verkehrskonzepts sowie die baulichen Konsequenzen für den Straßenraum soll mit vorliegender Vorlage berichtet werden.

<u>Verkehrliche Wirkungen des Siemens-Campus</u>

Durch den Bau des Siemens-Campus werden die meisten Arbeitsplätze der Siemens AG aus der Erlanger Innenstadt auf das heutige Forschungsgelände der Siemens-AG verlagert. Hierdurch wird zwar voraussichtlich – in Abhängigkeit der Nachnutzungen – die Innenstadt insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten verkehrlich entlastet, im Umfeld des Siemens-Campus werden aber deutliche Mehrverkehre entstehen. Die günstige Lage zum neuen S-Bahnhalt Paul-Gossen-Straße, der Umbau des S-Bahnhaltes Erlangen-Bruck sowie die Umsetzung des neuen Buskonzeptes bieten die Chance, den verkehrlichen Anteil von Siemens-Mitarbeitern am Umweltverbund deutlich zu erhöhen. Hierfür ist eine optimale Erschließung des Campus mit Fuß- und Radwegen erforderlich.

Derzeit befinden sich auf dem Forschungszentrum von Siemens, d.h. im Umfeld der zukünftigen Module 1 bis 7, etwa 3.930 Stellplätze. Im Bereich der Module 1 und 2 sind es derzeit etwa 210 Stellplätze. In den Bebauungsplanvorentwürfen Nr. 435 und Nr. 436 sind – mit Orientierung an der städtischen Stellplatzsatzung - in den Modulen 1 und 2 mindestens 5.218 Stellplätze festgelegt, maximal zulässig wären 5.800 Stellplätze zzgl. Stellplätze für Sondernutzungen (s. Anlage 1). Dies bedeutet eine Steigerung um mind. 5.000 Stellplätzen gegenüber dem heutigen Bestand.

Neben der Zunahme des motorisierten Verkehrs im Süden von Erlangen führt dies auch zu neuen Richtungsverteilungen, auf die straßenplanerisch und verkehrstechnisch reagiert werden muss.

Aus den Verkehrsprognosen des Ingenieurbüros gevas humberg & partner ergibt sich im Umfeld des Siemens-Campus durch die dortige Konzentration der Arbeitsplätze gegenüber heute ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von ca. 17.300 Kfz/Tag (heute ca. 17.500 Kfz/Tag), d.h. die Kraftfahrzeugmenge im Umfeld des Siemens-Campus verdoppelt sich fast. Insgesamt wird der Siemens-Campus ca. 34.800 Kfz/Tag, davon ca. 2.200 Güterverkehrs-Fahrten/Tag verursachen. Diese Zunahmen werden, in Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung in den bisherigen Siemens-Standorten, voraussichtlich zum Teil mit Abnahmen in der Innenstadt einhergehen.

Die prognostizierten Verkehrsmengen sowie deren Veränderung gegenüber heute sind in den Anlage 2 und 3 dargestellt. Veränderungen bei der Nachnutzung an innenstadtnahen Standorten befinden sich noch in Abstimmung und wurden daher bei den Verkehrsprognosen noch nicht berücksichtigt. Die Prognosen zeigen, dass es auf der Paul-Gossen-Straße im Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Günther-Scharowsky-Straße / Koldestraße und Hammerbacherstraße / Gebbertstraße (Südkreuzung) zu Verkehrszunahmen von 300 bis 1.700 Kfz/Tag kommt. Auf der Paul-Gossen-Straße westlich der Günther-Scharowsky-Straße sind Verkehrszunahmen um 1.000 bis 1.700 Kfz/Tag sowie östlich der Südkreuzung Verkehrszunahmen um 700 bis 800 Kfz/Tag zu erwarten. Die Zunahmen in der Günther-Scharowsky-Straße treten mit etwa 2.500 Kfz/Tag insbesondere im nördlichen Bereich am Knotenpunkt auf, nach Realisierung der neuen Verteilerachse (s.u.) wird es im südlichen Bereich der Günther-Scharowsky-Straße zu Entlastungen kommen.

Ziele des Verkehrskonzeptes Siemens-Campus

Das Verkehrskonzept sieht vor, den motorisierten Verkehr auf den bestehenden verkehrswichtigen Hauptverkehrsstraßen Paul-Gossen-Straße (B4) und Günther-Scharowsky-Straße zu bündeln, um den Erlanger Ortsteil Bruck mit den Straßenzügen Felix-Klein-Straße und Äußere Tennenloher Straße möglichst wenig zu belasten. Zur Entlastung der Paul-Gossen-Straße und Günther-Scharowsky-Straße sowie zur internen Verteilung der Verkehre ist zukünftig parallel zur Paul-Gossen-Straße eine Haupterschließungsstraße durch den Siemens-Campus von der Freyeslebenstraße bis zur Günther-Scharowsky-Straße vorgesehen, die auch für den Buslinienverkehr freigegeben werden soll. In diesem Zusammenhang sind auch Umbaumaßnahmen an der Südkreuzung notwendig. Anzumerken ist, dass diese vorgesehene Verteilerachse bis zur Realisierung weiterer östlich bzw. südlich anschließender Module vorerst mit einem Wendehammer im Modul 2 endet.

Der Anteil des motorisierten Verkehrs am Modal-Split bei den Mitarbeitern der Siemens AG soll zukünftig deutlich zugunsten des sog. Umweltverbundes verringert werden. Hierzu ist insbesondere eine optimale Anbindung an die S-Bahn mit Fuß- und Radwegen sowie eine kurzwegige Buserschließung notwendig. Seitens der Siemens AG ist hierzu vorgesehen, die geforderte Stellplatzanzahl für Pkw gemäß aktueller Stellplatzsatzung nicht zu überschreiten sowie komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen (mind. gemäß Stellplatzsatzung) im direkten Umfeld der Bürogebäude vorzusehen. Für Bike & Ride zwischen dem neuen S-Bahnhalt Paul-Gossen-Straße und den weiter entfernten Arbeitsplätzen ist ein Fahrradparkhaus mit mind. 500 Stellplätzen in Planung. Darüber hinaus soll die Machbarkeit für einen zweiten, weiter südlich gelegenen Zugang zum S-Bahnsteig geprüft werden. Wesentlich ist auch 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. Diese und weitere Achsen für den Rad- und Fußgängerverkehr, die die Module untereinander verknüpfen, sowie Rad- und Fußwege an der Paul-Gossen-Straße und Günther-Scharowsky-Straße sorgen für eine attraktive Duchwegung des Quartiers für die Nahmobilität.

Neben der S-Bahn sollen zukünftig die Stadt-Umland-Bahn sowie mehrere umsteigefreie Busanbindungen entsprechend der aktuellen Ergebnisse aus dem Verkehrsentwicklungsplan / Nahverkehrsplan das ÖPNV-Angebot gegenüber heute deutlich verbessern.

Zur Abwicklung der Neuverkehre ist aber trotzdem ein Ausbau des Knotenpunktes Paul-Gossen-Straße / Günter-Scharowsky-Str. / Koldestraße hinsichtlich Anzahl der Fahrstreifen, Länge der Abbiegestreifen sowie Fuß- und Radwegeführung unverzichtbar. Dies gilt ebenso für die gesamte Günther-Scharowsky-Straße.

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

Grundlage für die Bemessung der Verkehrsanlagen sind die Prognoseergebnisse und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen des Ingenieurbüros „gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH“. Die unten genannten Erläuterungen zum Verkehrskonzept basieren im Wesentlichen auf dem zugehörigen Ergebnisbericht. Auf dieser Grundlage wird derzeit vom Ingenieurbüro „H.P. Gauff Ingenieure GmbH & Co. KG“ die ingenieurtechnische Vorplanung erstellt.

Die Verkehrsanlagen, deren aktueller Bearbeitungsstand in Anlage 4 dargestellt ist, sehen laut den Ergebnissen der Gutachter nachfolgend erläuterte trassierungstechnische Ausbaumaßnahmen vor. Dieser Straßenvorentwurf muss grünordnerisch in den Gesamtentwurf der Freiflächenanlagen integriert werden.

<u>Äußere Erschließung:</u>

Beim Ausbau der Straßeninfrastruktur ist an erster Stelle der Ausbau des Knotenpunktes Paul-Gossen-Straße/ Günther-Scharowsky-Straße/ Koldestraße anzuführen. Mit verlängerten Aufstellbereichen in den Zufahrten West, Süd und Ost, dem Neubau einer zusätzlichen zweiten Rechtsabbiegespur von der Paul-Gossen-Straße West in die Günther-Scharowsky-Straße sowie einer veränderten Führung des Rechtsabbiegers von der Günther-Scharowsky-Straße in die Paul-Gossen-Straße Ost in Form einer Dreiecksinsel soll der Knotenpunkt optimiert werden. Südlich davon soll die Günther-Scharowsky-Straße zwischen der Paul- Gossen-Straße und der Cumianastraße zu einer fünf- bis achtstreifigen Fahrbahn erweitert werden, in der längere Aufstellräume zur Paul-Gossen-Straße eingerichtet sind. Die Staulänge vor der Fußgängersignalanlage über die Günther-Scharowsky-Straße entlang der Grünachse erfordert drei Fahrstreifen von Norden kommend, damit der Rückstau nicht in die Paul-Gossen-Straße reicht. Von Süden kommend sind zwei Fahrstreifen ausreichend.

Die Zu-/Abfahrt zu den Parkhäusern des Moduls 1 von Norden erfolgt in südlicher Fahrtrichtung über die in diesem Bereich dreistreifige Günther-Scharowsky-Straße und eine neue Zufahrtsstraße bis zu den Parkhäusern. Von Süden her wird das Modul 1 künftig über den Knotenpunkt Cumianastraße/ Günther-Scharowsky-Straße erschlossen. Ein Linksabbiegen in die neue Zufahrtsstraße des Moduls 1 ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht möglich. Von Modul 1 direkt auf die Günther-Scharowsky-Straße wird ebenfalls nur ein Rechtsabbiegen angeboten. Verkehre, die nach Norden über den Knotenpunkt Paul-Gossen-Straße / Günther-Scharowsky-Straße/ Koldestraße weiter verkehren wollen, werden über den Knotenpunkt Cumianastraße / Günther-Scharowsky-Straße geführt.

Um ein Queren der zentralen Fuß- / Radwegeachse im Modul 1 durch Kraftfahrzeugverkehr zu vermeiden, ist für Anlieferungs-, Entsorgungs-, Taxen- und Vorstandsverkehre eine zusätzliche Zufahrt von der Paul-Gossen-Straße aus vorgesehen. Diese sehr geringen Fahrzeugmengen (ca. 90 Kfz / Tag) sollen im Modul über eine Mischfläche mit dem nicht motorisierten Verkehr (z.B. Verkehrsberuhigter Bereich) geführt werden.

Die südlich gelegenen Parkhäuser des Moduls 2 werden über eine am Knotenpunkt Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße gelegene Quartierserschließungsstraße von Westen aus angebunden, die zukünftig mit der Quartierserschließungsstraße der Module 2 - 7 nach Osten als Verbindungsspange verknüpft wird. Die Zu-/Abfahrt des nördlichen Parkhauses von Modul 2 erfolgt von der Südfahrbahn der Paul-Gossen-Straße. Aus Osten kommende bzw. nach Westen abfahrende Fahrzeuge können die vorgesehenen Wendefahrbahnen (U-Turn) in der Paul-Gossen-Straße nutzen. Für die Hol- und Bringverkehre des Vorstandes am zukünftigen Hochhaus wird eine Vorfahrt von der Günther-Scharowsky-Straße aus vorgesehen. Darüber hinaus soll daneben eine Zufahrt für eine Tiefgarage (ca. 50 Stellplätze) angelegt werden.

Am Knotenpunkt Günther-Scharowsky-Straße/ Henri-Dunant-Straße / Bunsenstraße / Felix-Klein-Straße sollen der Linksabbieger der Felix-Klein-Straße auf 50 m verlängert und in der nördlichen Zufahrt die überbreite Spur nach Süden zu zwei vollwertigen Fahrstreifen verbreitert werden. Der Linksabbiegestreifen in die Daimlerstraße muss hierfür zukünftig entfallen.

Als spätere Ausbaumaßnahme im Zuge der Errichtung der neuen Verbindungsspange soll die Südkreuzung durch eine Verlängerung der Aufstellbereiche entsprechend des geänderten Verkehrsaufkommens in den nördlichen und südlichen Zufahrten zum Knotenpunkt an die geänderte Situation angepasst werden.

Innere Erschließung:

Um möglichst wenig rückläufige Verkehre über die Paul-Gossen-Straße zu erzeugen, wird eine neue Haupterschließungsstraße als Verbindungsspange zwischen der westlichen Anbindung in Höhe Cumianastraße und der Freyeslebenstraße eingerichtet, die zum Schutz der zukünftigen südlichen Wohnbebauung und zur Vermeidung von gebietsfremden Durchgangsverkehren nicht geradlinig, sondern mit Verschwenkungen durch die Module führt. Diese Straße wird zur Vermeidung unnötiger Belastungen entlang des Moduls „Wohnen“ geführt. Als Straßenquerschnitt ist eine zweistreifige Straße vorgesehen, die auf den Begegnungsfall Bus-Bus ausgelegt ist.

Die neuen Straßen innerhalb des Campus erhalten in den stark belasteten Abschnitten Schutzstreifen für den Radverkehr. Des Weiteren gibt es untergeordnete Erschließungen über die Henri-Dunant-Straße und südlich der Freyeslebenstraße zur Erschließung des Moduls 6 Wohnen, die sich mit der inneren Haupterschließungsstraße zu einem quartiersinternen Netz verknüpfen.

Erschließung für den Rad- und Fußgängerverkehr

Der Fußgänger- und Radverkehr soll nicht vorrangig entlang der Hauptverkehrsstraßen Paul-Gossen-Straße und Günther-Scharowsky-Straße, sondern innerhalb des Campus entlang grüner Achsen geführt werden. Für den Fußgänger- und Radverkehr in Ost-West-Richtung ist hierfür eine leistungsfähige Querung über die Günther-Scharowsky-Straße zwischen den Modulen 1 und 2 vorgesehen. Es bestehen Überlegungen, diese durch eine für den Fußgängerverkehr reservierte Brücke zu ergänzen.

Eine grüne Magistrale erstreckt sich zwischen dem neuen S-Bahnhalt und Modul 7. Durch die Module 3, 4 und 6 werden weitere Grünachsen für den Rad- und Fußgängerverkehr verlaufen. Zwei grüne Nord-Süd-Verbindungen zwischen den Modulen 2 und 3 im Westen sowie zwischen den Modulen 6 und 7 im Osten des Campus verknüpfen das Wegenetz des Rad- und Fußverkehrs und sorgen für eine gute Durchwegung des Quartiers für die Nahmobilität.

Durch eine große Anzahl von hochwertigen Fahrradabstellanlagen im direkten Umfeld der zukünftigen Büronutzungen soll insbesondere auch Bike & Ride von den entfernteren Modulen zu den S-Bahnhöfen gefördert werden.

Aufgrund der aktuellen Beobachtungen zum Verhalten der Radfahrer im Umfeld des heutigen Forschungszentrums, der weiter steigenden Verkehrsbelastungen sowie der zukünftig verstärkten Trennwirkungen sieht die Straßenplanung vor, entlang der Hauptverkehrsstraßen Zweirichtungs-Radwege einzurichten.

Erschließung ÖPNV

Die Erschließung des ÖPNV im Campus wird neben den S-Bahnhalten durch neue Bushaltestellen ergänzt. Diese befinden sich auf der Günther-Scharowsky-Straße zwischen der Paul-Gossen-Straße und der Zufahrt zu Modul 1 und jeweils in Fahrtrichtung nach der sich dort befindenden Fußgängersignalanlage. Die Haltestelle auf der südlichen Seite der Paul-Gossen-Straße wird entsprechend der Aufweitung der Fahrbahn nach Süden verschoben. In der geplanten Haupterschließungsstraße von Modul 2 - 7 sind weitere Haltestellen vorgesehen. Die Buserschließung soll neben diesen Infrastrukturmaßnahmen insbesondere durch das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes / Nahverkehrsplanes entwickelten Buskonzept deutlich verbessert werden.

Eine gute Anbindung der geplanten Stadtumlandbahn (StUB) für den Siemens Campus ist im Bereich der Südkreuzung vorgesehen. Details der Verknüpfung der künftigen StUB-Haltestelle mit dem Campus können erst ab der nächsten Planungsstufe erarbeitet werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Konkretisierung

Das Verkehrskonzept soll in den kommenden Wochen, in Abstimmung mit der Bauleitplanung und der Freiraumgestaltung, weiter konkretisiert werden.

Vor Ratifizierung des Städtebaulichen Vertrages sind die Planungen gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 „Vorplanung“ von den politischen Gremien zu beschließen.

Mit dem Auslegungsbeschluss und dem Abschluss des Städtebaulichen Vertrags werden die Erschließungsflächen gebilligt bzw. die Rahmenbedingungen für die Umsetzung des Verkehrskonzepts beschlossen.

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

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk

Seite 2

- Letzter Absatz: Zwischen erläuterndem Text und Inhalt der Anlage besteht ein Widerspruch. Der Satz müsste wie folgt korrigiert werden:
„Die prognostizierten Verkehrsmengen ***für das Jahr 2030*** sowie deren ~~***Veränderung gegenüber heute***~~ ***Differenz mit /ohne Siemens-Campus*** sind in den Anlagen 2 und 3 dargestellt.

- 4. Absatz: Die Informationen zum bestehenden Stellplatzangebot differierten zwischen Verwaltung und Siemens. Die Angaben müssten wie folgt korrigiert werden:
„Derzeit befinden sich auf dem Forschungszentrum von Siemens, d.h. im Umfeld der zukünftigen Module 1 bis 7, etwa ~~**3.930**~~ ***5.000*** Stellplätze. Im Bereich der Module 1 und 2 sind es derzeit etwa ~~**210**~~ ***725*** Stellplätze.

- 6. Absatz: Es wird eine Präzisierung des Satzes wie folgt vorgeschlagen:
„[…] durch die dortige Konzentration der Arbeitsplätze gegenüber heute ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von **zusätzlich** ca. 17.300 KfZ/Tag (heute 17.500 KfZ/Tag),[…].“

Seite 3

- 2. Absatz: Siemens bittet um folgende Ergänzung: „[…] und den weiter entfernten Arbeitsplätzen ist ein Fahrradparkhaus mit mind. 500 Stellplätzen ~~**in Planung**~~ **im Masterplan berücksichtigt worden.“**

Seite 4

- Vorletzter Absatz: Der Satz wird wie folgt präzisiert: „Der Linksabbiegestreifen in die Daimlerstraße ~~***muss***~~ ***sollte*** hierfür entfallen."

Seite 5

- 3. Absatz: Siemens bittet um folgende Ergänzung: „Es bestehen Überlegungen, diese durch eine für den Fußgängerverkehr **vorgesehene** Brücke zu ergänzen, **soweit diese bei der zukünftigen Entwicklung und Realisierung weiterer Module erforderlich sein wird.**"

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegenden Verkehrsplanungen gemeinsam mit der Siemens AG weiter zu konkretisieren und in den Bebauungsplanverfahren Nr. 435 „Siemens Campus Modul 1" und Nr. 436 „Siemens Campus Modul 2" zu berücksichtigen. Die Belange des Umweltverbundes sind konsequent zu fördern.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 11 gegen 2

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk

Seite 2

- Letzter Absatz: Zwischen erläuterndem Text und Inhalt der Anlage besteht ein Widerspruch. Der Satz müsste wie folgt korrigiert werden:
„Die prognostizierten Verkehrsmengen ***für das Jahr 2030*** sowie deren ~~***Veränderung gegenüber heute***~~ ***Differenz mit /ohne Siemens-Campus*** sind in den Anlagen 2 und 3 dargestellt.

- 4. Absatz: Die Informationen zum bestehenden Stellplatzangebot differierten zwischen Verwaltung und Siemens. Die Angaben müssten wie folgt korrigiert werden:
„Derzeit befinden sich auf dem Forschungszentrum von Siemens, d.h. im Umfeld der zukünftigen Module 1 bis 7, etwa ~~**3.930**~~ ***5.000*** Stellplätze. Im Bereich der Module 1 und 2 sind es derzeit etwa ~~**210**~~ ***725*** Stellplätze.

- 6. Absatz: Es wird eine Präzisierung des Satzes wie folgt vorgeschlagen:
„[…] durch die dortige Konzentration der Arbeitsplätze gegenüber heute ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von **zusätzlich** ca. 17.300 KfZ/Tag (heute 17.500 KfZ/Tag),[…]."

Seite 3

- 2. Absatz: Siemens bittet um folgende Ergänzung: „[…] und den weiter entfernten Arbeitsplätzen ist ein Fahrradparkhaus mit mind. 500 Stellplätzen ~~**in Planung**~~ **im Masterplan berücksichtigt worden.“**

Seite 4

- Vorletzter Absatz: Der Satz wird wie folgt präzisiert: „Der Linksabbiegestreifen in die Daimlerstraße ~~***muss***~~ ***sollte*** hierfür entfallen.“

Seite 5

- 3. Absatz: Siemens bittet um folgende Ergänzung: „Es bestehen Überlegungen, diese durch eine für den Fußgängerverkehr **vorgesehene** Brücke zu ergänzen, **soweit diese bei der zukünftigen Entwicklung und Realisierung weiterer Module erforderlich sein wird.**“

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegenden Verkehrsplanungen gemeinsam mit der Siemens AG weiter zu konkretisieren und in den Bebauungsplanverfahren Nr. 435 „Siemens Campus Modul 1“ und Nr. 436 „Siemens Campus Modul 2“ zu berücksichtigen. Die Belange des Umweltverbundes sind konsequent zu fördern.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 7 gegen 0

TOP 31

613/061/2015

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen - hier: Rückblick auf die 2. Bürgerinformationsveranstaltung und Beschluss zum weiteren Vorgehen

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

Rückblick zur 2. Bürgerinformationsveranstaltung im Redoutensaal:

„Busse und Bahnen… Da gehen wir ran!“ lautete das Motto der 2. Bürgerinformationsveranstaltung, die am 07. Juli von 18.00 – 21.00 Uhr stattfand. Mehr als 100 Interessierte aus Erlangen und aus der Region folgten der Einladung der Stadtverwaltung in den Redoutensaal.

Nach der Begrüßung durch OBM und einem kurzen Infoblock über den Handlungsbedarf und die Ziele des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) präsentierte der Gutachter den aktuellen Stand des Plannetzes, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung, die als wichtige Eingangsgröße in den Planungsprozess eingeflossen sind und die Wirkungen, die aufgrund des neuen Liniennetzes erwartet werden. Dies bildete den Auftakt für eine intensive Diskussion in den Arbeitsgruppen. Neben dem Plannetz konnten sich die Bürgerinnen und Bürger auch über die Bilanz des Plannetzes und weitere Entwicklungen bzw. infrastrukturelle Maßnahmen informieren. Das öffentliche Beteiligungsverfahren konnte ebenfalls in einer Arbeitsgruppe diskutiert werden.

Als Fazit aus dem aktiven Beteiligungsverfahren und dem entwickelten Plannetz kann resümiert werden:

- Das neue Plannetz bringt die Anforderungen vieler verschiedener Nutzergruppen zusammen. Dafür wurde die Öffentlichkeit gefragt und eingebunden.
- Das neue Plannetz bringt in der Bilanz deutliche Verbesserungen zu heute. Es kann aber auch nicht alle Probleme lösen, denn: Der ÖPNV muss bezahlbar bleiben, manche infrastrukturellen Hindernisse können nicht von heute auf morgen beseitigt werden.
- Das neue Plannetz ist „fit für die Zukunft“. Es kann auf Veränderungen in der Infrastruktur angepasst werden.
- Das Beteiligungsverfahren hat sich bewährt, viele Hinweise sind ins Netz eingeflossen, andere werden in die zukünftigen Planungen eingehen.

Die Präsentationsunterlagen des Forums stehen auf der Website www.vep-erlangen.de der Öffentlichkeit zur Verfügung und können als Auszug der Anlage 1 entnommen werden.

Die Rückmeldungen und Anregungen wurden nach der Bürgerbeteiligung geprüft und in überwiegender Anzahl im Plannetz berücksichtigt. Der aktuelle Stand des Plannetzes, basierend auf den Anregungen der Bürgerinformationsveranstaltung, kann der Anlage 2 entnommen werden. Unter anderem wurde durch Verlagerung der Linien 1 und 11 die Entlastung der Stettiner Straße berücksichtigt. Des Weiteren wurde die Führung der Linie 14 über die Komotauer Straße angepasst und kleine darstellerische Fehler beseitigt (u.a. Führung der Linie 14 über die Adalbert-Stifter-Straße). Die Liniendarstellung in der Innenstadt kann der Anlage 3 entnommen werden.

Eine Linienherleitung (Anlage 4) wurde ebenfalls erstellt, in der sich neben der Einzeldarstellung auch eine detaillierte Erläuterung zum Verlauf der geplanten Linie und der Aufgabe, die diese Linie erfüllen soll, wiederfindet. Neben der Betrachtung der Linien greift das Dokument in seiner Erläuterung auch noch einmal die Nummerierung der Linien durch Arbeitstitel, weitere Linien wie Schulbusse und den Takt/Fahrplan auf. Zu letztem Punkt sei anzumerken, dass das Grundraster des 40-Minuten-Taktes den Mindeststandard definiert, der bei der Umsetzung verdichtet wird. Durch Parallelfahrten und Verknüpfungen ergeben sich dann auf vielen Strecken dichtere (kürzere) Taktzeiten. Alle Darstellungen zeigen den Linienverlauf nur im Erlanger Stadtgebiet. In den Texten teilweise angegebene Start-/Endpunkte der Linien außerhalb des Erlanger Stadtgebiets stellen keinerlei Vor-Festlegung

der nachgelagerten Abstimmungen dar. Sie sind als Vorschlag zu verstehen, der für das Verständnis der Liniendefinition (z.B. überregionale Verbindungsfunktion) relevant ist. Stadtgrenzübergreifende Linien werden im aktuellen Plannetz (Stand: 31.07.15) in ihrem Bestand angenommen.

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

Ausblick über das weitere Vorgehen und Schritte der Umsetzung:

Mit Finalisierung des Plannetzes in den Fachgremien und mit Beteiligung der Öffentlichkeit wurde eine verkehrsplanerische Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) und die weiteren Planfälle im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) geschaffen.

- Meilenstein E): Nahverkehrsplan (2015 - 2020):

  Bis Ende des Jahres soll gemäß der Vorgaben in der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, StMWVT“ der Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden. Der Nahverkehrsplan ist ein bindendes Instrument, in dem festgelegt wird, welche Leistungen und Qualitäten der ÖPNV in Erlangen aufweisen muss und dient der Genehmigungsbehörde als Grundlage für die Genehmigung von Linienkonzessionen. So werden u.a. die Kriterien Linienführung, Takt, Beschleunigung, Fahrzeuge und Haltestellen betrachtet. Darüber hinaus beinhaltet er weitere Vorgaben, beispielsweise zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

  Die Festlegung der weiteren Verläufe in den Landkreis sowie in die Städte Fürth, Nürnberg, Herzogenaurach erfolgt ebenfalls innerhalb dieses Rahmens und auf Grundlage des Plannetzes. In enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern sowie den Busunternehmen, die in der Stadt Erlangen und im Landkreis Leistungen erbringen, wird in einem projektbegleitenden Arbeitskreis das Konzept für die Umsetzung in den kommenden Jahren weiterentwickelt. Insbesondere wird die sinnvolle Verlängerung bzw. Verknüpfung stadtgrenzübergreifender Linien festgelegt, um u.a. teure Parallelerschließungen zu vermeiden. Das Plannetz, gemäß Planfall 1, dient daher als planerische Grundlage im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

- Meilenstein D) und F): Verkehrsentwicklungsplan (2015 – 2030):

  Ebenfalls als Grundlage dient das Plannetz im Rahmen der weiteren Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) und der damit verbundenen Entwicklung zukünftiger verkehrlicher Maßnahmen. Hierbei werden langfristige Maßnahmen (z.B. infrastrukturelle Maßnahmen wie die Kosbacher Brücker, der Bau der Stadt-Umland-Bahn (StUB),…) als Grundlage für die strategische Verkehrsplanung bis zum Jahr 2030 betrachtet und das Plannetz im Rahmen dieser Planfälle fortgeschrieben. Innerhalb dieser Fortschreibung wird die Synergie/Wechselwirkung zwischen allen Verkehrsmitteln und –netzen (MIV, Fuß- und Radverkehr, Wirtschaftsverkehr,…) betrachtet.

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

Die Verwaltung bittet um Zustimmung zum og. Plannetz gemäß Anlage 2, als Grundlage für die weitere Planung und Abstimmung.

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

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 07. Juli 2015 zur Kenntnis.

Dem vorgestellten Plannetz gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weiteren Planungen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) und als Grundlage für die Planfälle im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wird zugestimmt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur 2. Bürgerinformationsveranstaltung am 07. Juli 2015 zur Kenntnis.

Dem vorgestellten Plannetz gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weiteren Planungen im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) und als Grundlage für die Planfälle im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wird zugestimmt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 32

613/062/2015

Zeppelinstraße (zw. Komotauer- u. Schenkstraße): Einführung Tempo-30-Zone u. Rückbau Radwege

1. Anlass / Bestand

Die Zeppelinstraße zwischen Komotauer Straße und Schenkstraße ist durch einseitige oder beidseitige Baumreihen gekennzeichnet und besitzt einen Allee-Charakter. Daneben sind durchgehend ein Radweg sowie ein Gehweg auf beiden Seiten vorhanden. Sowohl die Grünstreifen mit Bäumen (≥ 1,6 m) als auch die Radwege (≥ 1,0 m) sowie die Gehwege (≥ 1,5 m) sind derzeit deutlich zu schmal. Inzwischen ist der rote Pflasterbelag der Radwege durch den Wurzelwuchs der Bäume stark beschädigt und stark verdrückt. Es besteht daher an mehreren Stellen Sturzgefahr. Die Verkehrssicherheit für Radfahrer ist nicht mehr gegeben.

Die Zeppelinstraße ist eine Erschließungsstraße. Sie wird täglich von rund 3.000 Kfz genutzt. Dabei wird vom Großteil der Kraftfahrzeuge maximal 50 km/h gefahren. Schon heute fahren zahlreiche Radfahrer „freiwillig“ auf der Fahrbahn, um nicht die Radwege zu benutzen. Eine Radwegebenutzungspflicht besteht nicht.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

Eine Sanierung der betroffenen Radwege ist ohne Entfernung der Wurzeln und damit ohne Entfernung der Bäume nicht möglich. Zum Erhalt der Bäume müssen die Radwege in 5 von 10 Abschnitten (zwischen Reichswald- und Memelstraße beidseitig; zwischen Memelstraße und Am Röthelheim Ostseite) zwangsläufig zurückgebaut werden.

Vorteile:

- Die Verkehrssicherheit wird wieder hergestellt.
- Der Radverkehr benutzt entsprechend der aktuellen Regelwerke und Empfehlungen die Fahrbahn.
- Der Rückbau der Radwege ist eine Entsiegelung. Der Grünstreifen für die Bäume wird somit verbreitert.

- Die Radwege werden nur soweit zurückgebaut, sodass eine Gehwegbreite von ungefähr 2 m (je nach örtlichen Gegebenheiten) verbleibt.

Die beteiligten Fachdienststellen sind sich einig, dass der Radverkehr nicht willkürlich wechselnd abschnittsweise auf der Fahrbahn und abschnittsweise auf dem Radweg geführt werden kann. Um eine Führungskontinuität für den Radverkehr zu erreichen, ist eine einheitliche Führung, in diesem Falle auf der Fahrbahn, erforderlich. Die Führungskontinuität ist wichtig, weil somit alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere Autofahrer) dann mit dem Radverkehr auf der Fahrbahn rechnen. Weiterhin wird der Radverkehr auf der Fahrbahn von Autofahrern viel besser gesehen. Dies erhöht die Sicherheit der Radfahrer auf der Strecke und insbesondere im Kreuzungsbereich. Daher sollen auch in den restlichen Abschnitten die Radwege aufgelassen werden, sodass in der Zeppelinstraße zwischen Schenkstraße und Komotauer Straße sämtliche Radwege zurückgebaut werden. Der Radverkehr wird gemäß den aktuellen Richtlinien (RASt 06 und StVO: „Fahrbahnbenutzungsgebot“) wegen der höheren Sicherheit einheitlich auf der Fahrbahn geführt.

Zur sicheren Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ergreift die Verwaltung folgende Maßnahmen:

- Die Zeppelinstraße zwischen Komotauer Straße und Schenkstraße wird in die umliegenden Tempo-30-Zonen integriert. Damit kann auch dem Wunsch der Anwohner aus dem Jahr 2010 (Unterschriftenliste mit 61 Unterzeichnern) entsprochen werden.
- An allen Kreuzungen gilt dann „Rechts-vor-Links“. Dies reduziert die Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr in der Zeppelinstraße, da regelmäßig die Vorfahrt zu beachten ist. Zur Verdeutlichung dieser Vorfahrtsregelung werden an den Kreuzungen Einengungen markiert (siehe Anlage 2).
- In zwei Abschnitten, wo die Fahrbahn vergleichsweise breit ist, können unter Mitbenutzung des ehemaligen Radweges zusätzliche Parkstände geschaffen werden. Dadurch wird die Fahrbahn verschmälert und die Fahrgeschwindigkeiten gering gehalten.
- Alle geplanten Maßnahmen sind der Anlage 1 zu entnehmen.
- Das Markieren von beidseitigen Schutzstreifen in der Zeppelinstraße ist nicht möglich, da hierfür gemäß Richtlinien Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m (ohne Parken) erforderlich sind. Die Fahrbahnbreite beträgt in den meisten Abschnitten der Zeppelinstraße nur etwa 5,6 m.
- Durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr und die „Rechts-vor-Links“-Regelung an allen Kreuzungen sinkt auch das allgemeine Geschwindigkeitsniveau in der Straße. Dadurch sinkt die Attraktivität der Zeppelinstraße für den Durchgangsverkehr. Es wird teilweise eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die benachbarten Hauptverkehrsstraßen erwartet.

3. Prozesse und Strukturen

- Die Planungen wurden mit den Fachdienststellen 32, 66, EB77 u. Polizei abgestimmt.
- Die Planung wurde am 16.07.2015 in der AG Rad vorgestellt und einstimmig befürwortet.
- Einbringung in den UVPA im Sep. 2015
- Den Rückbau der stark beschädigten Radwege wird EB773 im Rahmen der Maßnahme „Baumpflanzung, Entsiegelungsmaßnahmen“ Ende 2015 umsetzen, da die Verkehrssicherheit keinen Aufschub duldet.

- Der Rückbau der restlichen Radwege und die Umsetzung der weiteren Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen werden durch Amt 66 im Frühjahr 2016 durchgeführt.

Durch den Radwege-Rückbau wird die Arbeit für den Winterdienst (EB772) erleichtert, da hier zukünftig keine Radwege, sondern nur die Fahrbahn geräumt werden müssen.

Für den Rückbau der Radwege und die Markierungen werden keine Beiträge nach Straßenausbaubeitragssatzung erhoben.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten – EB77:	ca. 55.000,- €	bei IPNr.: 551.500
Sachkosten – Amt 66:	ca. 30.000,- €	bei Sachkonto: 522.102
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt

☒ sind vorhanden bei EB77 (Maßnahme „Baumpflanzung, Entsiegelungsmaßnahmen“) auf IvP-Nr. 551.500

sind vorhanden bei Amt 66 im Budget auf Kst/KTr/Sk 660290 / 54121066 / 522102 in 2016

☐ sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Aufgrund der zahlreichen Wortmeldungen im Ausschuss schlagen der OBM sowie Herr Weber folgenden ergänzenden Protokollvermerk vor:

„Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob nicht auch der nördliche Teil der Zeppelinstraße als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden kann, unter anderem aufgrund der neuen Wohnbebauung. Sollten hierzu bauliche Maßnahmen erforderlich sein, so ist dem Ausschuss eine Kostenschätzung vorzulegen.
Eine Information der betroffenen Bewohner sollte erst erfolgen, wenn eine Behandlung im Ausschuss erfolgt ist.

Ergebnis/Beschluss:

Die Zeppelinstraße zwischen Komotauer Straße und Schenkstraße wird in die umliegenden Tempo-30-Zonen integriert.

Zur Reduzierung der Geschwindigkeit werden Markierungen und Parkmöglichkeiten gemäß Anlage 1 eingerichtet.

Die Radwege in der Zeppelinstraße zwischen Komotauer Straße und Schenkstraße werden aufgelassen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Aufgrund der zahlreichen Wortmeldungen im Ausschuss schlagen der OBM sowie Herr Weber folgenden ergänzenden Protokollvermerk vor:

„Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob nicht auch der nördliche Teil der Zeppelinstraße als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden kann, unter anderem aufgrund der neuen Wohnbebauung. Sollten hierzu bauliche Maßnahmen erforderlich sein, so ist dem Ausschuss eine Kostenschätzung vorzulegen.
Eine Information der betroffenen Bewohner sollte erst erfolgen, wenn eine Behandlung im Ausschuss erfolgt ist.

Ergebnis/Beschluss:

Die Zeppelinstraße zwischen Komotauer Straße und Schenkstraße wird in die umliegenden Tempo-30-Zonen integriert.

Zur Reduzierung der Geschwindigkeit werden Markierungen und Parkmöglichkeiten gemäß Anlage 1 eingerichtet.

Die Radwege in der Zeppelinstraße zwischen Komotauer Straße und Schenkstraße werden aufgelassen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 33

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Herr StR Höppel berichtet, dass sich im BP 411 viele Familien mit mehreren Kindern beworben haben.
Aufgrund einer beschlossenen Änderung für Zuschüsse für kinderreiche Familien, erhalten die Familien aus dem Baugebiet 411 keine Zuschüsse mehr. Darüber hinaus ist der Zuschusstopf mittlerweile leer. Da die Zuschusssumme jedoch mit in die Finanzierung eingeflossen ist, ergeben sich jetzt dort Probleme.
Der OBM sagt zu, sich der Sache anzunehmen und im nächsten UVPA zu berichten.

Frau StRin Kopper bezieht sich auf einen Antrag zur StuB. Sie habe gehört, dass es bereits einen Termin für eine Veranstaltung mit einem externen Gutachter gibt.
Herr Weber antwortet, dass eine Veranstaltung gibt, wenn neue Ergebnisse vorliegen.
Der OBM erklärt, dass die Veranstaltung im Oktober oder November sein wird. Ein genauer Termin steht noch nicht fest.

Frau StRin Kopper erklärt, dass angeblich nach Aussage der Verkehrsplanung im Rahmen der Planung u.a. für die Schiller- und Loewenichstraße dort eine Bürgerversammlung abgehalten wird. Frau StRin Kopper fragt an, ob es hier schon einen Termin gibt.
Herr Weber sagt eine Klärung zu.

Frau StRin Kopper erklärt, dass aufgrund eines CSU-Antrags eine gemeinsame Veranstaltung mit Gastronomen und Geschäftsleuten stattfinden soll. Frau StRin Kopper fragt nach, wann diese Veranstaltung stattfinden wird.
Der OBM erklärt, dass Herr Beugel den Termin organisiert. Ein genauer Termin ist dem OBM noch nicht bekannt.

Herr Dr. Richter berichtet, dass entlang des Kosbacher Damms mehrere Bäume gefällt wurden. In diesem Zusammenhang fragt er an, ob wieder Ersatzpflanzungen erfolgen werden.
Frau Wüstner sagt eine Prüfung zu.

Herr Dr. Frohmader berichtet von einer Verkehrsinsel auf dem Adenauer Ring/Abzweigung Steudach. Auf der dortigen Insel befinden sich Verkehrszeichen, die die Sicht beim Abbiegen behindern.
Frau Wüstner sagt eine Prüfung durch das SG 32-1 zu.

Herr StR Bußmann erklärt zu einer Broschüre des Amtes für Statistik, dass eine diesbezügliche Vorlage letztens abgesetzt wurde und auch heute nicht in den Vorlagen erscheint.
Frau Wüstner erklärt, dass der zuständige Kollege noch im Urlaub ist. Die Vorlage wird im Oktober im Ausschuss sein.

Herr StR Bußmann fragt nach, ob die Stadt Herzogenaurach nun doch aufgrund der neuen Variante L-Netz bis zum ATLANTIS planen.
Herr Weber sagt zu, diesen Vorschlag an die Stadt Herzogenaurach heran zu tragen.

Sitzungsende

am 15.09.2015, 21:15 Uhr

Der / die Vorsitzende:

……
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der Schriftführer

……
Penther

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:

Für die Erlanger Linke: