

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	2
Einladung -öffentlich-	2
Vorlagendokumente	4
TOP Ö 8.1 Veranstaltungen April, Mai, Juni 2019	4
Mitteilung zur Kenntnis OBM/017/2019	4
TOP Ö 9 Schaffung eines "Ortes der Erinnerung" an die Ermordung von Menschen mit psychischer Erkrankung der Heil- und Pflegeanstalt Erlangen;	7
Beschlussvorlage 13/298/2019	7
Forschungsprojekt: NS-"Euthanasie" in Erlangen 13/298/2019	12
Lageplan 13/298/2019	19
Antrag 001/2015 13/298/2019	20
Antrag 022/2019 13/298/2019	23
TOP Ö 10 Personelle Änderungen bei der Besetzung von Ausschüssen	24
Beschlussvorlage 13-2/276/2019	24
TOP Ö 11 Erlanger Digitalisierungsansätze und Verwendung der Mittel für die Digitalisierungsoffensive (FDP-Antrag Nr. 154/2019)	26
Beschlussvorlage 17/033/2019	26
190320_HFPA_Erlanger Digitalisierungsansätze 17/033/2019	27
TOP Ö 12 Änderung der Taxitarifordnung	31
Beschlussvorlage 30/100/2019	31
Anlage_2019_02_27_Entwurf Änderungsverordnung Taxitarifordnung 30/100/2019	33
TOP Ö 13 Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße - mit integriertem Grünordnungsplan	34
Beschlussvorlage 611/271/2019	34
Anlage 1 Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis 611/271/2019	40
Anlage 2 Lageplan mit Geltungsbereich 611/271/2019	67
Anlage 3 Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion 611/271/2019	68
TOP Ö 14 Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr mit Umbau des Knotenpunktes Friedrich-/Fahrstraße	70
Beschluss Stand: 19.03.2019 613/180/2018	70
Anlage 1: Vorplanung Umbau Knotenpunkt Friedrich- / Fahrstraße 613/180/2018	76
Anlage 2: Gutachten zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung 613/180/2018	77
Anlage 3: Präsentation zu Radverkehr in Einbahnstraßen im Rahmen des Radler-Hearings vom 7.10.2016 613/180/2018	104
Anlage 4: Dokumentation des Radler-Hearings vom 7.10.2016 613/180/2018	115



Einladung

Stadt Erlangen

Stadtrat

3. Sitzung • Donnerstag, 28.03.2019 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

Zu Beginn der öffentlichen Stadtratssitzung erfolgt eine Gedenkminute für die Opfer des Massakers in Cumiana vor 75 Jahren

- | | | |
|------|--|-------------------------------|
| 7. | Vereidigung des neuen Stadratsmitgliedes Herrn Joachim Jarosch | |
| 8. | Mitteilungen zur Kenntnis | |
| 8.1. | Veranstaltungen April, Mai, Juni 2019 | OBM/017/2019
Kenntnisnahme |
| 9. | Schaffung eines "Ortes der Erinnerung" an die Ermordung von Menschen mit psychischer Erkrankung der Heil- und Pflegeanstalt Erlangen;
Zwischenbericht zu Antrag 001/2015 der CSU-Fraktion, SPD-Fraktion, Fraktion Grüne Liste, FDP-Fraktion sowie der Erlanger Linken, der ödp und der FWG im Erlanger Stadtrat, und Antrag 022/2019 der Fraktion Grüne Liste | 13/298/2019
Beschluss |
| 10. | Personelle Änderungen bei der Besetzung von Ausschüssen | 13-2/276/2019
Beschluss |
| 11. | Erlanger Digitalisierungsansätze und Verwendung der Mittel für die Digitalisierungsoffensive (FDP-Antrag Nr. 154/2019) | 17/033/2019
Beschluss |
| 12. | Änderung der Taxitarifordnung | 30/100/2019
Beschluss |
| 13. | Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße - mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss
Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion | 611/271/2019
Beschluss |

14. Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrich- 613/180/2018
straße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Rad- Beschluss
verkehr mit Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße
15. Anfragen

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 20. März 2019

STADT ERLANGEN
gez. Dr. Florian Janik
Oberbürgermeister

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

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

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
OBM-VZ

Verantwortliche/r:
OB-Vorzimmer

Vorlagennummer:
OBM/017/2019

Veranstaltungen April, Mai, Juni 2019

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

r

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

April

Mi.	03.04.	17:00 Uhr	Auf dem Rad durch die Stadt – Infotour mit Oberbürgermeister Dr. Florian Janik, Start bzw. Treffpunkt Wasserkraftwerk der ESTW, Werker 1
Do.	04.04.	18:00 Uhr	Infoveranstaltung Bauvorhaben Bürgerzentrum Büchenbach West, Heinrich-Kirchner-Schule
Fr.	05.04.	15:00 Uhr	Einweihung Klimmzugstangen – Freizeitanlage Silbergrasweg
Mo.	08.04.	12:00 Uhr	Kranzniederlegung 5. Todestag Prof. Dr. Nikolaus Fiebiger, Friedhof Uttenreuth
Mi.	10.04.	10:00 Uhr	Übergabe des kulturellen Ehrenbriefes an Frau Heil-Vestner, Kirchner-Garten
Mo.	15.04.	17:30 Uhr	Eröffnung der Filmvorstellung „Gestorben wird morgen“ Lamm-Lichtspiele
Mo.	15.04.	18:00 Uhr	Diskussion mit Vertretern der Kommunalpolitik im Rahmen von Fridays for Future, E-Werk
Sa.	20.04.	18:00 Uhr	Eröffnungsveranstaltung 39. Internationaler Jazz-Workshop Erlangen "Blue Note Jazzclub", Hotel Bayerischer Hof, Schuhstraße 31
Di.	30.04.	20:00 Uhr	Bürgerversammlung Frauenaarach, Gemeindezentrum Frauenaarach

Mai

Mi.	01.05.		Erlanger Rädli, Stadtgebiet Erlangen
Sa.	04.05.	ab 11:00 Uhr	Erlanger Benefizlauf im Röthelheimpark
Mo.	06.05.	17:00 Uhr	Ausstellungseröffnung „Bunt ist schöner“, Foyer Rathaus
Do.	09.05.	19:30 Uhr	Podiumsdiskussion "Die Sinneswahrnehmungen werden weniger - der Lebensmut bleibt" vhs, Großer Saal
Sa.	11.05.	13:00 Uhr	Grüne Art, KulturPunkt Bruck
So.	12.05.	11:00 Uhr	Schlossgartenkonzert, Schlossgarten
Mi.	15.05.	19:30 Uhr	"Erfolgreiche Fränkinnen: die ZDF-Journalistin Barbara Hahlweg (Gespräch)" in der vhs, Großer Saal
Sa.	18.05.	10:00 Uhr	Jobwalk, Schlossplatz/Hugenottenplatz

Sa.	18.05.	20:00 Uhr	Bayerische Meisterschaften im Poetry Slam – Finaltag, Heinrich-Lades-Halle
Fr.	31.05.	ab 15:00 Uhr	11. Erlanger Sternennacht

Juni

So.	02.06.	11:00 Uhr	Ausstellungseröffnung "Amplitude der Differenz - 2. Kunstaustausch zwischen Franken und China", Kunstmuseum
Do.	06.06.	17:00 Uhr	Eröffnung der 264. Bergkirchweih, Tucher-Bräu
Di.	11.06.	18:00 Uhr	Wirtschafts- und Medienstammtisch, Tucher-Bräu
Mi.	12.06.	15:00 Uhr	Senioren auf der Bergkirchweih, Schächtner's Zelt
So.	23.06.	15:00 Uhr	4. Drachenbootrennen der Rotary-Clubs Erlangen, Main-Donau-Kanal
Sa.	29.06.	9:00 Uhr	Deutsche Kata-Meisterschaft + 50. Abteilungsjubiläum Judo / TVE, Turnverein 1848 Erlangen e.V.
So.	30.06.	14:00 Uhr	Ausstellungseröffnung "Barrieresprung - Behinderung in Gegenwart + Geschichte", Stadtmuseum

Internationale Beziehungen

Beşiktaş:

7. -12.4.	Beşiktaş	Schüleraustausch MTG am Sakip Sabanci Lisesi
-----------	----------	--

Bkeftine:

Frühjahr		Erarbeitung Projektantrag Schnellstarterpaket II
----------	--	--

Bozen:

26.04.-28.04.	Erlangen	Austausch Freimaurer
12.05.-15.05.	Bozen	Planung Bozen-Tag in ER mit ETM
22.05.-26.05.	Erlangen	Lebenshilfe Südtirol, Begrüßung im RH am 22.5. durch OBM
22.05.-26.05.	Bozen	Kultur- und Schulaustausch (Auftritte Mädchenchor CEG)

Brüx/Komotau:

22.05.-25.05.	Komotau	Ausstellung Gruppe Andersartig Kunstverein
22.06.-23.06.	Erlangen	Rotary-Kontakte

Cumiana:

06.04.-07.04.	Cumiana	Gedenkfeier 75 Jahre Massaker
19.04.-22.04.	Erlangen	Jugendliche beim Erlanger Bündnis für Frieden zum Ostermarsch
27.05.-29.05.	Cumiana	Stadlchor mit Auftritten in Cumiana

Eskilstuna:

09.04.	Erlangen	Stammtisch des Freundeskreis Eskilstuna
26.04.-03.05.	Erlangen	Gegenbesuch Schüleraustausch St. Eskils Gymnasium und Ohm Gymnasium
29.04.	Erlangen	Begrüßung des Schüleraustausches durch OBM

Ende April - Mitte Juli	Eskilstuna	Schulbesuch von Anna Maria Seidel in Eskilstuna
05.-09.06.	Eskilstuna/Järnboas	1. Jugger-Club Erlangen nimmt am Internationalen Turniern in Järnboas teil
zweite Juni- hälfte	Erlangen	Veranstaltung des Freundeskreises anlässlich Midsomar

Jena:

04.04.	Erlangen	Treffen Oberbürgermeister und Landräte und Enthüllung Schriftzug "Du bist einfach paradiesisch" am Bauzaun Frankenhof; Antrittsbesuch Christian Gerlitz, Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt bei BM2
22.05.	Erlangen	Antrittsbesuch Eberhard Hertzsch, Dezernent für Soziales bei BM3

Rennes:

06.-09.06.	Rennes	Emanzipation durch Sport - Fachaustausch anlässlich Frauenfußball-WM in Frankreich
20.-23.06.	Rennes	Musikverein Eltersdorf bei der Fête de la Musique

San Carlos:

05.-07.04.	Groningen	Treffen der Europäischen Partnerstädte von San Carlos in Groningen
26.06.-17.07.	Erlangen	Jugendaustausch: 5 junge Menschen aus San Carlos kommen nach Erlangen

Shenzhen:

23.04.-03.05.	Erlangen	Ausstellung Sun Chuanbin und Heike Hahn im Rathausfoyer
06.06.	Erlangen	Einladung Bürgermeister von Shenzhen zur Erlanger Bergkirchweih

Wladimir:

07.04.-10.04.	Wladimir	Behindertenarbeit, Inklusion
13.04.-23.04.	Wladimir	Jugendaustausch
25.04.-12.05.	Erlangen	Medizinaustausch
26.04.-28.04.	Erlangen	Kunsthandwerk
03.06.-07.06.	Erlangen	Prisma
07.06.-17.06.	Wladimir	Bürgerreise
23.06.-07.07.	Wladimir	Schüleraustausch
25.06.-28.06.	Düren	15. Städtepartnerkonferenz

Europa:

07.05.	Erlangen	Europabus in Erlangen
17.+18.05.	Erlangen	Offen und frei - Europa / Demokratie / Menschenrechte

Sonstige Internationale Beziehungen:

April/Mai	Erlangen	Schüleraustausch St. Vallier - ASG, 30.4. Begrüßung im Rathaus
-----------	----------	--

Stand: 13.03.2019

Alle Angaben ohne Gewähr, Änderungen werden nicht erneut mitgeteilt. Aktuelle Informationen werden im RathausReport und im Veranstaltungskalender auf www.erlangen.de veröffentlicht.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
OBM/13

Verantwortliche/r:
Bürgermeister- und Presseamt

Vorlagennummer:
13/298/2019

**Schaffung eines "Ortes der Erinnerung" an die Ermordung von Menschen mit psychischer Erkrankung der Heil- und Pflegeanstalt Erlangen;
Zwischenbericht zu Antrag 001/2015 der CSU-Fraktion, SPD-Fraktion, Fraktion Grüne Liste, FDP-Fraktion sowie der Erlanger Linken, der ödp und der FWG im Erlanger Stadtrat, und Antrag 022/2019 der Fraktion Grüne Liste**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 20, Amt 45, Amt 46, Amt 63, Ref. IV, Ref. VI

I. Antrag

1. Der Bericht der Verwaltung zum aktuellen Stand der Arbeit des Beirats zur Errichtung einer Gedenkstätte für die „Euthanasie“-Opfer wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat schließt sich der Empfehlung des Beirats an, eine Gedenkstätte im östlichsten Teil des Gebäudes Schwabachanlage 10 einzurichten (siehe Anlage 1, blaue Markierung) und eine entsprechende Konzeption zu erstellen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den Partnern im Beirat mit der inhaltlichen Vorbereitung eines Gedenkortes zu beginnen. Im ersten Schritt beinhaltet dies die Erstellung einer Projektskizze in Abstimmung mit dem Beirat bis September 2019. Die dafür notwendigen Haushaltsmittel werden aus dem Budget des Bürgermeister- und Presseamts getragen.
4. Die Aufarbeitung der NS-Verbrechen, die in Erlangen begangen wurden und die Frage, wie das Gedenken an die Ermordung von Menschen mit psychischer Erkrankung gestaltet werden kann, ist eine Angelegenheit, die die ganze Stadtgesellschaft betrifft. Die Verwaltung wird beauftragt, im Stadtrat zeitnah und regelmäßig über die Arbeit des Beirats zu berichten. Die Verwaltung wird beauftragt, die Öffentlichkeit in geeigneter Weise in die Vorbereitung des Gedenkortes einzubeziehen.
5. Der Stadtrat unterstützt das gemeinsame Forschungsprojekt des Stadtarchivs und des Instituts für Geschichte und Ethik der Medizin der Medizinischen Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, mit dem die NS-„Euthanasie“ in Erlangen ausgehend von den Geschehnissen in der HuPfla erstmals umfassend wissenschaftlich aufgearbeitet werden soll. Derzeit gibt es nach einer Absprache im Ältestenrat Gespräche zwischen Stadt, Bezirk Mittelfranken mit Bezirksklinikum sowie der Friedrich-Alexander-Universität und dem Universitätsklinikum über die Finanzierung des Projekts. Unter der Voraussetzung, dass sich die anderen Akteure ebenfalls an der Finanzierung beteiligen, beteiligt sich die Stadt Erlangen gemäß der Absprache im Ältestenrat mit etwa einem Drittel an den Kosten. Die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel ist für das Haushaltsjahr 2019 zu beantragen bzw. zu den Haushalten 2020 und ggf. 2021 anzumelden.
6. Der Fraktionsantrag der GL 022/2019 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Sachbericht

Im Jahr 2015 haben alle im Stadtrat vertretenen Fraktionen und Gruppierungen die Schaffung eines „Ortes der Erinnerung“ an die Ermordung von Menschen mit psychischer Erkrankung der Heil- und Pflegeanstalt Erlangen beantragt und die Verwaltung gebeten, dazu in den Dialog zu treten (Fraktionsantrag 001/2015).

Die Stadt hat in der Folge einen Beirat zur Errichtung einer Gedenkstätte für die „Euthanasie“-Opfer ins Leben gerufen. Dem Beirat gehören die Universität, das Universitätsklinikum, der Bezirk Mittelfranken, das Bezirksklinikum und die Stadt Erlangen sowie weitere Organisationen, z.B. das Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V., das Max-Planck-Institut und die jüdische Kultusgemeinde, an. Der Beirat tagte seit Februar 2017 insgesamt zehn Mal, zuletzt am 28. Februar und am 15. März 2019.

Aufgabe des Beirates ist es, ein angemessenes Gedenken für die Opfer zu entwickeln und zu gestalten. In den vergangenen Monaten befasste sich der Beirat auf aktueller wissenschaftlicher Basis mit Konzepten und Orten des Erinnerens. Diskutiert wurden dabei unter anderem folgende Aspekte:

- Soll der zu schaffende Gedenkort mehr als ein reiner Erinnerungsort sein und wenn ja, wie kann es gelingen, beim Gedenken den Blick auch auf aktuelle und künftige medizinethische Fragen zu richten?
- Wie authentisch muss ein Gedenkort sein und welche Rolle spielen dabei historische Gebäude? Wie kann es gelingen, an einem historischen Ort, welcher heute und künftig eine derart zentrale Funktion für Forschung und Wissenschaft einnimmt, angemessen zu erinnern? Reicht es aus, an und mit Orten, an denen Täter ihre Entscheidungen über die Opfer der NS-„Euthanasie“ getroffen haben, zu erinnern? Oder braucht es für ein angemessenes Erinnern auch einen Ort mit Bezug zu den Opfern?
- Welche Aufgaben soll ein öffentlicher Gedenkort innerhalb der städtischen und universitären Erinnerungskultur erfüllen?

Am 20. November 2018 wurden diese und weitere Aspekte im Rahmen einer Podiumsdiskussion öffentlich diskutiert. Dabei wurden durch Vertreter verschiedener Gedenkstätten verschiedene Formen der Erinnerungsarbeit vorgestellt und im Anschluss diskutiert. Schon in dieser ersten Veranstaltung verfestigte sich der Eindruck, dass das Gebäude Schwabachanlage 10 als einziges noch erhaltenes Gebäude der HuPfla, welches mit den Opfern in Verbindung steht, ein Symbolort von großer Bedeutung für das Gedenken ist. In der Folge rückte das Universitätsklinikum von der Notwendigkeit des vollständigen Abrisses des Gebäudes Schwabachanlage 10 ab (vgl. Vorlage 13/283/2018), um dem Beirat und der Stadtgesellschaft eine ergebnisoffene Diskussion über die Verortung der Gedenkstätte zu ermöglichen.

In der Zwischenzeit gab es erste Gespräche mit Bund und Land, denen zufolge die Einrichtung eines Gedenkortes gute Aussichten auf finanzielle Förderung hätte. Voraussetzung ist zunächst die Erstellung einer Projektskizze bis September 2019. Die Verwaltung strebt die Erstellung an und steht dazu bereits in Kontakt mit Experten für Gedenkort, die dabei unterstützen können. Derzeit ist davon auszugehen, dass die Kosten die Summe von 15.000 Euro nicht übersteigen. Über die Finanzierung führt die Verwaltung derzeit Gespräche mit weiteren Partnern.

Im Lichte der aktuellen Entwicklungen hat das Universitätsklinikum gegenüber der Stadt erklärt, dass es an der Einrichtung eines Gedenkortes im östlichsten Teil des Gebäudes Schwabachanlage 10 mitwirkt. Somit eröffnet sich nun eine sehr konkrete Perspektive für einen authentischen Gedenkort, welcher vielen zuletzt diskutierten Anforderungen gerecht würde. Zudem besteht die Möglichkeit, den Ausbau des Forschungscampus weiter voranzutreiben. Der Beirat hat die genannten Entwicklungen im Rahmen seiner Sitzungen am 28. Februar und am 15. März diskutiert und empfiehlt die Einrichtung eines Gedenkortes im östlichsten Teil des Gebäudes Schwabachanlage 10 (in Anlage 1 blau markiert).

Wie zuletzt in Vorlage 13/283/2018 dargestellt, ist das Nordgelände des Universitätsklinikums Gegenstand umfassender Planungen zur Ansiedelung weiterer Einrichtungen der medizinischen Spitzenforschung, die zu Ausbau und Profilierung des Medizinstandorts Erlangen beitragen. Bisher sahen diese Planungen den vollständigen Abriss des Gebäudes Schwabachanlage 10 vor. Der Stadtrat hat die Vorhaben mit Vorlage 611/155/2016 zur Kenntnis genommen und mit großer Mehrheit begrüßt.

Mit Bescheid vom 12.09.2017 wurde dem Abbruch des westlichen Bauteils des Gebäudes Schwabachanlage 10 zur Errichtung des Zentrums für Physik und Medizin (ZPM) mit Baubeginn zugestimmt (Teilabbruch 1, in Anlage 1 rot markiert). Der Teilabbruch 2 (in Anlage 1 gelb markiert) wurde im Januar 2019 genehmigt. Derzeit konkretisieren die Bauherren die Planungen für die jeweiligen Gebäude (das ZPM sowie das Translational Research Center 4), um anschließend entsprechende Bauanträge einreichen zu können. Das Universitätsklinikum hat weiterhin großes Interesse auch an der Errichtung der Translational Research Center 2 und 3, deren Baukörper gemäß den bisherigen Planungen im Bereich des nach den Teilabbrüchen 1 und 2 verbleibenden Gebäudeteils der HuPfla (in Anlage 1 orange markiert) liegen. Für diesen verbleibenden Gebäudeteil liegen der Stadtverwaltung derzeit keine Anträge vor, ein entsprechendes Verfahren wäre von vielen unterschiedlichen Faktoren abhängig.

Der östlichste Teil des Gebäudes Schwabachanlage 10 (Anlage 1, blau markiert) wurde aus baulicher und kultureller Sicht bereits ersteingeschätzt. Der Erhalt des genannten Gebäudeteils erscheint aus baulicher Sicht machbar. Das Zusammenspiel mit den umgebenden Forschungsgebäuden stellt eine architektonische Aufgabe dar. Aus kultureller Sicht könnte der Gedenkort (im historischen Gebäude) durch seine Lage (zwischen modernen Gebäuden – TRC, Internistisches Zentrum, Hörsäle) genau die Irritation auslösen, die ein Gedenkort benötigt, um zu wirken – dies war eine der zentralen Aussagen der Podiumsdiskussion am 20. November 2018. Der östlichste Teil des Gebäudes Schwabachanlage 10 umfasst rund 550 Quadratmeter Nutzfläche. Er erscheint damit einerseits ausreichend groß für einen qualitätvollen Gedenkort. Andererseits wäre ein Gedenkort in dieser Größenordnung auch nachhaltig zu betreiben. Zum Vergleich: Die Dauerausstellung des Stadtmuseums umfasst etwa 600 Quadratmeter. Der nach den Teilabbrüchen 1 und 2 verbleibende Gebäudeteil umfasst ca. 3200 Quadratmeter.

Weiterhin hat der Beirat erste Überlegungen zur Frage der Trägerschaft eines Gedenkortes angestellt. Dies betrifft nicht nur Konzeption und Einrichtung eines Gedenkortes einschließlich ggf. notwendiger baulicher Maßnahmen, sondern auch den späteren Betrieb. Ganz unterschiedliche Modelle sind dabei denkbar und werden in den kommenden Monaten konkretisiert. Der Stadtrat wird auch mit dieser Thematik wieder befasst.

Die Aufarbeitung der NS-Verbrechen, die in Erlangen begangen wurden und die Frage, wie das Gedenken an die Ermordung von Menschen mit psychischer Erkrankung gestaltet werden kann, ist eine Angelegenheit, die die ganze Stadtgesellschaft betrifft. Dementsprechend groß war und ist die öffentliche Resonanz auf das Thema in den vergangenen Monaten. So waren zum Beispiel die beiden Vorträge sowie die Filmvorführung, die vom Zentrum für Selbstbestimmtes Leben Behinderter und vom Selbstverwalteten Zentrum Wiesengrund durchgeführt wurden, sehr gut besucht.

Die Stadtverwaltung wird gemeinsam mit den Partnern im Beirat in den kommenden Monaten mit der inhaltlichen Vorbereitung für einen Gedenkort beginnen. Dies gliedert sich in zwei Teile. Zunächst ist eine Projektskizze zu erstellen (siehe oben). Anschließend ist das Konzept für den Gedenkort zu erarbeiten. Bei der Vorbereitung von Gedenkorten kommt der Einbindung der Öffentlichkeit große Bedeutung zu. Schon im Rahmen der Erstellung der Projektskizze streben Verwaltung und Beirat an, mit den beteiligten Experten Möglichkeiten zu entwickeln, die Öffentlichkeit in geeigneter Weise in die Erstellung einzubeziehen. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit wird aber auch bei der späteren Erarbeitung des Konzepts für den Gedenkort eine wichtige Aufgabe sein.

Das Stadtarchiv und das Institut für Geschichte und Ethik der Medizin der Medizinischen Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg bereiten derzeit ein gemeinsames Forschungsprojekt vor, mit dem die NS-„Euthanasie“ in Erlangen ausgehend von den Geschehnissen in der HuPfla erstmals umfassend wissenschaftlich aufgearbeitet werden soll. Das Projekt geht dabei weit über die Geschehnisse in der HuPfla hinaus und untersucht auch „Beteiligung und Handlungsspielräume städtischer Eliten, lokaler und regionaler Verwaltungsinstanzen, universitärer Leitung und Wissenschaftler bei Planung und Durchführung der NS-„Euthanasie“ in Erlangen“ (vgl. Anlage 2). Das Forschungsprojekt soll im Herbst 2019 beginnen und ist zunächst auf zwei Jahre angesetzt. Ergebnisse sollen in die Vorbereitung des Gedenkorts einfließen. Dabei spielt die Herstellung einer breiten Öffentlichkeit eine große Rolle. Ergebnisse sollen öffentlich präsentiert und zur Diskussion gestellt werden. Die Projektkosten belaufen sich von Seiten des Instituts für Geschichte und Ethik der Medizin der Medizinischen Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg nach derzeitigen Informationen auf 350.000 Euro. Derzeit gibt es nach einer Absprache im Ältestenrat Gespräche zwischen Stadt, Bezirk Mittelfranken mit Bezirksklinikum sowie der Friedrich-Alexander-Universität und dem Universitätsklinikum über die Finanzierung des Projekts. Unter der Voraussetzung, dass sich die anderen Akteure ebenfalls an der Finanzierung beteiligen, beteiligt sich die Stadt Erlangen gemäß der Absprache im Ältestenrat mit etwa einem Drittel an den Kosten. In dieser Konstellation würde der städtische Anteil 120.000 Euro nicht übersteigen.

Es ist darüber hinaus von verschiedenen Stellen vorgesehen, in den kommenden Monaten Veranstaltungen durchzuführen, um dem Thema in der Öffentlichkeit Präsenz zu verschaffen. Beispielsweise sind dies:

- Das Institut für Geschichte und Ethik der Medizin der FAU führt am 1./2. April 2019 eine Tagung mit dem Titel „Medizintäter. Ärzte und Ärztinnen im Spiegel der NS-Täterforschung“ durch.
- Die Max-Planck-Gesellschaft strebt an, das geplante Zentrum für Physik und Medizin der Öffentlichkeit vorzustellen.
- Gemeinsam mit dem Bezirksklinikum strebt die Stadtverwaltung an, eine Veranstaltung zum Gedenken an die Befreiung der letzten Insassen der Hupfla durch US-amerikanische Soldaten durchzuführen.
- Vom 30.6.2019 bis zum 6.1.2020 wird im Stadtmuseum die Ausstellung „Barrieresprung. Leben mit Behinderung“ zu sehen sein. Sie beschäftigt sich in historischer und aktueller Perspektive mit dem Thema Inklusion und den Lebenswirklichkeiten von Menschen mit Behinderung. Auch die Geschichte der HuPfla ist Thema.

2. 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 im Budget Amt 13 (Projektskizze, max. 15.000 Euro)

sind nicht vorhanden (Forschungsprojekt, 120.000 Euro)

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan

Anlage 2: Forschungsprojekt: NS-„Euthanasie“ in Erlangen

Anlage 3: Antrag 001/2015

Anlage 4: Antrag 022/2019

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Forschungsprojekt: NS-„Euthanasie“ in Erlangen.

Medizinverbrechen im Kontext der Stadt Erlangen, der FAU Erlangen-Nürnberg, des Universitätsklinikums Erlangen, des Bezirks Mittelfranken und des Bezirksklinikums Mittelfranken [im Punkt „Finanzkalkulation“ revidiert und aktualisiert]

- Inhalte [S. 2-5]
- Quellen [S. 5-6]
- Arbeitsplan & Projektziele [S. 6-7]
- Finanzkalkulation [S. 7]

Zusammenfassung:

Die deutsche Medizin und insbesondere die Psychiatrie waren in den Jahren 1939 bis 1945 Schauplatz eines bis zum heutigen Tage singulären Massenverbrechens. In den Heil- und Pflegeanstalten des deutschen Machtbereiches wurden insgesamt ca. 300.000 geistig behinderte und psychisch kranke Menschen ermordet. An den verschiedenen Krankenkammern direkt beteiligt war auch die Heil- und Pflegeanstalt („Hupfla“) in Erlangen. Etwa 2.000 Erlanger AnstaltspatientInnen fielen der zentral initiierten „Aktion T4“ und dem regional durchgeführten Hungersterben zum Opfer. Auf der Basis zentraler Archivalien, darunter erstmals für die medizinhistorische Forschung zugänglich gewordene Krankenakten der Erlanger Universitätspsychiatrie, werden zum einen die Vorgänge innerhalb der Erlanger Anstalt detailliert analysiert. Hierzu gehört die möglichst exakte zahlenmäßige Erfassung der Krankenkammern ebenso wie die Rekonstruktion von Lebensgeschichten der „Euthanasieopfer“, weiterhin der Blick auf das ärztliche- und Pflegepersonal und andere beteiligte Akteure des kommunalen Gesundheitswesens. Zum anderen weist der analytische Fokus des geplanten Forschungsprojektes deutlich über eine genuine psychiatriehistorische Untersuchung der Jahre 1933 bis 1945 hinaus. Erstmals wird systematisch über Beteiligung und Handlungsspielräume städtischer Eliten, lokaler und regionaler Verwaltungsinstanzen, universitärer Leitung und Wissenschaftler bei Planung und Durchführung der NS-„Euthanasie“ in Erlangen geforscht.

- **Inhalte**

Die Beteiligung der deutschen Medizin an Ideologie und Praxis des NS-Regimes ist seit Jahrzehnten Gegenstand (medizin-)historischer Forschung. Unmittelbar nach Kriegsende wurden im Nürnberger Ärzteprozess (1946/47) rund zwei Dutzend Ärzte und Medizinfunktionäre von einem amerikanischen Militärgericht wegen Kriegsverbrechen (darunter die KZ-Humanexperimente) und Verbrechen gegen die Menschlichkeit (hier v.a. die sog. NS-„Euthanasie“) angeklagt. Das Ausmaß der tatsächlichen Verstrickung, das weite Teile der Medizin (sowohl der universitären, naturwissenschaftlich ausgerichteten Medizin als auch der „Naturheilkunde“) erfasst hatte, wurde jedoch lange verdrängt. Die im „Dritten Reich“ vorherrschende strukturelle Anfälligkeit der Medizin dem NS-Regime gegenüber wurde erst seit den 1980er Jahren im Zuge einer teils schmerzlichen Selbsterkenntnis und Bewusstwerdung auch von der Ärzteschaft, der Bundesärztekammer, den Landesärztekammern und den medizinischen Fachgesellschaften als Forschungsauftrag erkannt. Die universitäre Medizingeschichte hat seither eine Schlüsselfunktion in der Erforschung der NS-Medizin. In diesen Kontext gehört das vom Erlanger Lehrstuhl für Geschichte der Medizin konzipierte Projekt, das gemeinsam mit dem Stadtarchiv Erlangen durchgeführt werden soll.

Dank der wichtigen Vorarbeiten des Erlanger Psychoanalytikers und Medizinhistorikers Hans-Ludwig Siemen ist bisher bekannt, dass in den Jahren 1940/41 insgesamt 908 Erlanger Anstaltspatienten im Rahmen der „Aktion T4“ in die Tötungsanstalten Hartheim bei Linz und Pirna/Sonnenstein deportiert und dort vergast wurden. Unbekannt ist bislang, wie viele Psychatriepatienten der bis Kriegsende andauernden systematischen Mangelversorgung („Hungerkost“) zum Opfer fielen. Als sehr wahrscheinlich kann jedoch gelten, dass über 1.000 geistig behinderte und psychisch kranke Menschen in Erlangen verhungerten bzw. an durch Hunger hervorgerufenen Mangelkrankungen starben. Ein wichtiger Aspekt des geplanten Forschungsvorhabens wird sein, eine möglichst exakte Opferzahl zu benennen. Noch wichtiger indes ist: Wer waren die Opfer der NS-„Euthanasie“ in Erlangen und welche Lebensschicksale verbergen sich hinter den bloßen Zahlen? Es geht also darum, den Opfern ein Gesicht zu geben, ihr Schicksal zu vergegenwärtigen.

Das Forschungsprojekt zielt auf eine akribische Rekonstruktion der Patiententötungen in Erlangen sowohl im Rahmen der „Aktion T4“ als auch des Hungersterbens. Untersucht werden die anstaltsinternen Selektionskriterien ebenso wie die Einstellung von Ärzt/Innen und Pflegenden. Über die Täter- bzw. Mitwisser-Perspektive hinaus werden vor allem die Opfer der Krankenmorde in den Blick genommen. In diesem Zusammenhang wird auch nach anderen Opfergruppen, etwa den jüdischen Anstaltspatienten oder psychisch kranken Zwangsarbeitern gefragt. Indem es eine Vielzahl an Lebensgeschichten nachzeichnet, schafft das geplante Forschungsprojekt eine wesentliche Bedingung für ein angemessenes Gedenken an die Erlanger Opfer der NS-„Euthanasie“. An dieser Stelle sei eine am Lehrstuhl für Geschichte der Medizin erarbeitete Kurzbiografie erwähnt. Am Beispiel von Hubert D. wurde erstmals der Lebensweg eines Erlanger Euthanasieopfers ausführlich rekonstruiert. Hubert D.s Lebensgeschichte diente einer szenischen Darstellung als Vorlage, die im April 2016 bei den Feierlichkeiten zum 200-jährigen Jubiläum des Erlanger Universitätsklinikums eindrucksvoll aufgeführt wurde und einen wichtigen Beitrag zur hiesigen Erinnerungskultur an den Nationalsozialismus leistete.

Zu einer angemessenen Würdigung der Opfer zählen auch die kritische Analyse ihres sozialen und medizinischen Umfeldes und das Herausarbeiten von Verantwortlichkeiten. Im Kontext der NS-„Euthanasie“ sind dies neben dem administrativen Personal, Anstaltspersonal (v.a. Ärzte und Pflegende), Vertreter des städtischen Gesundheitswesens (Gesundheitsamt, Fürsorgestellen) auch die Angehörigen von Psychatriepatienten. Ihre jeweiligen Handlungsspielräume gilt es differenziert herauszuarbeiten. Folgende Institutionen, die bei der Durchführung der Krankenmorde eine zentrale Rolle spielten, sind zu untersuchen:

1) Die Stadt Erlangen: Generell gibt es mittlerweile eine Vielzahl an wissenschaftlichen Studien über einzelne psychiatrische Einrichtungen im „Dritten Reich“. Gemein ist diesen allerdings, dass sie bei der Analyse der Geschehnisse kaum die Pforten der jeweiligen Anstalt verlassen. Mit dem vorgesehenen stadthistorischen Schwerpunkt werden mit dem Erlanger Projekt neue Maßstäbe gesetzt. Die „Euthanasie“ war in der Bevölkerung ein offenes Geheimnis, zumal in Erlangen, wo die Heil- und Pflegeanstalt inmitten der Stadt lag. Es gab mannigfache Interaktionen zwischen Erlanger Stadtgesellschaft und der „Hupfla“. Diese herauszuarbeiten und nach der Bandbreite an Reaktionen aus der Erlanger Bevölkerung zur NS-„Euthanasie“ zu fragen, werden wichtige Aspekte des Projektes sein. Ein weiterer ist die Analyse von städtischer Politik und Bürokratie im Zuge der Krankenmorde. Wie agierten Bürgermeister, Stadtrat oder auch städtisches Gesundheitsamt vor dem Hintergrund „erbbiologischer Erfassung“, Zwangssterilisation und Vernichtung „lebensunwerten Lebens“? Im Kontext der „Euthanasie“ spielten zudem die Kirchen eine wichtige Rolle. Lediglich in den kirchlichen Gemeinden existierten während der NS-Diktatur noch Reste einer kritischen Teilöffentlichkeit, die dafür sorgte, dass sich einzelne Gemeindemitglieder recht offen ihren Geistlichen anvertrauten. Wie die katholische und evangelische Kirche in Erlangen im Hinblick auf die Krankenmorde mit dem ihnen entgegengebrachten Vertrauen aus der Bevölkerung umging, wird zu eruieren sein.

2) Die Erlanger Universitätsmedizin: Die Erlanger Universitätsmedizin war – wie alle medizinischen Fakultäten im „Dritten Reich“ – vielfach in NS-spezifische Handlungsfelder eingebunden, so etwa bei der Durchführung der Zwangssterilisationen von vermeintlich „Erbkranken“ (durchgeführt in der Frauenklinik bzw. der Chirurgie/Urologie) und Zwangsabtreibungen an osteuropäischen Zwangsarbeiterinnen. Die Universitätspsychiatrie Erlangen nimmt in Bezug auf die Krankenmord-„Aktion T4“, verglichen mit anderen Universitätskliniken dieser Fachrichtung, eine Sonderrolle ein, wie dies in der 2018 erschienenen Publikation „Die Medizinische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen Nürnberg“, (hrsg. v. K.-H. Leven/Ph. Rauh/A. Thum/S. Ude-Koeller) skizziert ist [dort S. 120-126]. Normalerweise waren Patient/Innen psychiatrischer Universitätskliniken bei der Meldebo-generfassung, dem zentralen Vorgang für die „T4“-Selektionen, ausgenommen. Da in Erlangen die Universitätspsychiatrie zumindest formal der Heil- und Pflegeanstalt untergeordnet war, waren auch ihre Patient/Innen von den Selektionen betroffen. Dies richtet den Blick zwangsläufig auf Friedrich Meggendorfer, ab 1934 Direktor der Universitätsnerven-klinik und Ordinarius für Psychiatrie in Erlangen. Als sicher kann gelten, dass Meggendorfer über die „Aktion T4“ Kenntnis hatte und aus ihr – unterstützt vom damaligen Dekan der Medizinischen Fakultät Richard Greving – Vorteile im Sinne einer eigenständigen Klinik ziehen wollte. Weiterhin weisen mehrere Patientenverlegungen von der Universitätspsych-

iatry in die Heil- und Pflegeanstalt unmittelbar vor den „T4“-Transporten darauf hin, dass Megendorfer nicht nur ein Mitwisser der Krankenmorde war. Es geht um die wichtige Frage, ob die Erlanger Universitätsnervenlinik als einzige vergleichbare Einrichtung Deutschlands an der „Aktion T4“ direkt beteiligt war – und wenn ja, in welchem Umfang? Eine vergleichbare Frage ergibt sich für die Zeit ab 1942: Inwieweit waren Patienten der psychiatrischen Universitätsklinik durch Verlegungen auf die eigens eingerichteten „Hungerstationen“ der „Hupfla“ vom bayerischen „Hungerkost“-Erlass betroffen? Eine genaue Untersuchung dieser Vorgänge ist nunmehr, durch 2018 der historischen Forschung im Universitätsarchiv Erlangen-Nürnberg zugänglich gewordene Patientenakten aus der Universitätsnervenlinik (ca. 1.500 Akten) möglich geworden.

3) Die Erlanger Universitätsleitung: Dass Erlangen in der NS-Zeit mit einigem Selbstbewusstsein sich als „braune“ Universität verstand, ist durch vielfältige Quellenzeugnisse überliefert. Die Linientreue und Willfährigkeit der akademischen Leitung bildete den Kontext auch für die Haltung und das Handeln der Universitätsmedizin. Das Rektorat der Universität hatten seit Herbst 1933 Mediziner inne: zunächst der Zahnmediziner Johannes Reinmöller, ab 1934 der Professor für HNO-Heilkunde Fritz Specht, von 1938 bis 1944 der Direktor der Frauenklinik, Hermann Wintz.

Vorrecherchen haben ergeben, dass Wintz detaillierte Kenntnisse über die Krankenmorde hatte. Wintz unterstützte Megendorfer bei seinem (nicht durchgeführten) Plan, sich die Räumlichkeiten der durch die „Euthanasie“ z.T. geleerten „Hupfla“, der aus diesem Grund die Auflösung drohte, anzueignen. Es wird genau zu erforschen sein, welche weiteren Berührungspunkte es zwischen Universitätsleitung und den Beteiligten bzw. Mitwissern der Krankenmorde gegeben hat, und in welcher Weise sich die Repräsentanten der Friedrich-Alexander-Universität positionierten.

4) Der Bezirksverband Mittelfranken als Träger der „Hupfla“: Die Heil- und Pflegeanstalt war eine Einrichtung des Bezirks Mittelfranken. Ärzte sowie Pflege- und Hauspersonal waren Beschäftigte des Bezirks, ihm unterlagen somit die Personalverantwortung sowie die Rechtsaufsicht. Der Bezirk war zudem häufig Kostenträger der Anstaltspatienten. Die „Aktion T4“ und das psychiatrische Hungersterben waren nur möglich durch die bürokratische Unterstützung auf regionaler Ebene, deren Mitarbeiter solcherart eine institutionelle (Mit-)Verantwortung für diese Medizinverbrechen hatten. Bei der mit einem beträchtlichen bürokratischen Aufwand verbundenen „Aktion T4“ kam den Behörden Mittelfrankens eine Schlüsselrolle zu. Ab 1941 fungierte die Erlanger „Hupfla“ zudem als so genannte Zwischenanstalt, in der für die „T 4-Aktion“ selektierte Patienten anderer, vor allem konfessioneller Einrichtungen zu Verschleierungszwecken noch für einige Zeit verweilen mussten, bevor sie in eine Tötungsanstalt weiterverlegt wurden. Der Bezirk Mittelfranken ist Nachfolger des damaligen überörtlichen Sozialhilfeträgers „Landesfürsorgeverband Ober- und Mittelfranken“, der die Verlegungen aus den Heimen in die „Hupfla“ veranlasste. Gerade im Angesicht dieser hochfrequentierten Verlegungspraxis waren die Planer aus der „Euthanasiezentrale“ in Berlin auf die Unterstützung der mittleren Verwaltungsebene angewiesen. Die Mitarbeit einzelner Beamten konnte dabei – wie bei sämtlichen anderen beteiligten Institutionen und Personen auch – von tatkräftiger Unterstützung über gehorsame Dienstleistung bis hin zu nonkonformem Verhalten reichen. Wie sich der Bezirk Mittelfranken als

Träger der Erlanger Kreisirrenanstalt „Hupfla“ und Fürsorgeverband vieler dort hospitalisierter Anstaltsbewohner gegenüber den zunächst zentral gesteuerten, später (ab 1941) regional organisierten Krankenmorden verhielt, soll im geplanten Forschungsprojekt eingehend untersucht werden.

Damit unmittelbar zusammenhängend sollen die Forschungen auch in den Blick nehmen, wie die Anstaltsseelsorge in der „Hupfla“ die Erfassung, Verlegung und Ermordung der Anstaltskranken wahrgenommen und wie sie darauf reagiert hat. Für das Pflegepersonal, sowohl die kirchlich gebundenen als auch die freien und ideologisch dem NS-Regime nahestehenden Pflegekräfte, stellen sich vergleichbare Fragen. Aussichtsreiche Quellenbestände, auch in den kirchlichen Archiven, werden hierfür heranzuziehen sein.

- **Quellen**

Zur Beantwortung der für die NS-„Euthanasie“ in Erlangen relevanten Fragen ist die Auswertung von Patientenakten essentiell. Während die rund 1.500 Krankenakten der psychiatrischen Universitätsklinik, seit April 2018 im **Universitätsarchiv der FAU** für die Forschung zugänglich, noch einer professionellen medizinhistorischen Auswertung harren, konnten die für Erlangen relevanten Patientenakten der „Aktion T4“ im Rahmen einer Pilotstudie des Erlanger Lehrstuhls für Geschichte der Medizin, die von der Forschungstiftung Medizin, der Staedtler-Stiftung und dem Bezirk Mittelfranken finanziell unterstützt wurde, im **Bundesarchiv Berlin** bereits stichprobenartig eingesehen werden. Hierbei handelt es sich um einen Teilbestand der Akten der insgesamt 908 Erlanger Anstaltspatienten, die 1940/41 in den „T4“-Tötungsanstalten Hartheim und Pirna/Sonnenstein ums Leben kamen. Dieser bedeutende Quellenbestand soll im Zuge des beantragten Forschungsprojektes umfassend ausgewertet werden. Ein dritter, insbesondere für die Untersuchung des psychiatrischen Hungersterbens wichtiger Aktenbestand ist im **Nürnberger Staatsarchiv** überliefert. Dort lagern über 2000 Krankenakten derjenigen Erlanger Anstaltspatient/Innen, welche die „Aktion T 4“ überlebt haben, in den 1940er Jahren dann aber in der Heil- und Pflegeanstalt an „Auszehrung“, „Kachexie“ oder „Schwäche“ starben. Eine systematische Analyse dieser Quellen verspricht erstmalig genauere Kenntnisse über die zweite, dezentrale Phase der NS-„Euthanasie“ in Erlangen, für die bislang noch keinerlei gesicherte Kenntnisse vorliegen. Ebenfalls im Nürnberger Staatsarchiv befinden sich die Strafprozessakten des „Euthanasieprozesses“ gegen den früheren Leiter der Erlanger Heil- und Pflegeanstalt Wilhelm Einsle sowie die Registerbände der Anträge auf zwangsweise Unfruchtbarmachung angeblich „erbkranker“ Menschen. Relevante Teilbestände des Bezirksverbandes Mittelfranken finden sich im **Stadtarchiv Nürnberg** sowie im bayerischen **Hauptstaatsarchiv in München**. Um weiterführende Dokumente über das Erlanger Ärzte- und Pflegepersonal im „Dritten Reich“ zu akquirieren, ist eine Recherche im **Berlin Document Center** im Berliner Bundesarchiv notwendig. Dort befindet sich mit den so genannten „Heidelberger Dokumenten“ auch ein weiterer zentraler Quellenbestand zur NS-„Euthanasie“. Für den städtischen und universitären Kontext der geplanten Untersuchung werden die einschlägigen, umfangreichen Quellen des **Erlanger Stadtarchivs** bzw. **Universitätsarchivs** eingesehen. Im **Landeskirchlichen Archiv in Nürnberg** und im **Bistumsarchiv in Bam-**

berg wiederum kann zur Rolle der Erlanger Kirchen im Kontext der NS-Krankenmorde recherchiert werden.

- **Arbeitsplan & Projektziele**

Der Erlanger Lehrstuhl für Geschichte der Medizin ist seit Jahrzehnten ein Kompetenzzentrum für Forschungen zur NS-Medizin; das in diesem Themenfeld über vielfältige Erfahrungen verfügt und zahlreiche einschlägige Publikationen vorgelegt hat (Karl-Heinz Leven, Susanne Ude-Koeller, Philipp Rauh, Andreas Thum). Aus den letzten fünf Jahren sind außer Spezialuntersuchungen zur NS-„Euthanasie“ die Gesamtdarstellungen „200 Jahre Universitätsklinikum Erlangen“ (Hrsg. K.-H. Leven/A. Plöger, 2016) und der Band „Die Medizinische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg“ (Hrsg. K.-H. Leven/Ph. Rauh/A. Thum/ S. Ude-Koeller, 2018) hervorzuheben. Das nunmehr geplante umfassende Projekt zur NS-„Euthanasie“ verortet sich passgenau in der Erlanger universitären Medizingeschichte und wird auch in das Promotionsprogramm der Medizinischen Fakultät eingebunden, indem zwei jeweils 9monatige Stipendien für Promovierende bereit gestellt werden. Die Ergebnisse derartiger Spezialstudien zu ausgewählten Teilaspekten fließen in das Gesamtprojekt ein.

Der Arbeitsplan des Erlanger Lehrstuhls für Geschichte der Medizin ist mit einer Projektgruppe auf städtischer Seite, angesiedelt im Stadtarchiv Erlangen (Leitung: Dr. Andreas Jakob), abgesprochen und koordiniert. Im Sinne einer Arbeitsteilung des umfangreichen Vorhabens werden am Lehrstuhl für Geschichte der Medizin insbesondere Quellenstudien an Patientenakten durchgeführt und inhaltliche Fragen bezüglich der Einbindung von Medizinischer Fakultät, der Kliniken und der Universität in das Handlungsfeld der NS-„Euthanasie“ untersucht. Am Stadtarchiv wird man sich schwerpunktmäßig mit Fragen der Einbettung des Untersuchungsgegenstands in den lokalhistorischen Kontext beschäftigen. In allen Phasen der Arbeit werden zwischen den beiden Projektgruppen (Lehrstuhl für Geschichte der Medizin und Stadtarchiv) regelmäßiger Austausch, Abstimmungsprozesse und Kooperation stattfinden. Dies ist durch frühere wissenschaftliche Kontakte der beiden Institutionen schon vielfach praktiziert und wird sich im Projekt zur NS-„Euthanasie“ erneut bewähren. Die Kooperation erstreckt sich naturgemäß auch auf die Projektziele, die gemeinsam angestrebt werden.

Das Forschungsprojekt zur NS-„Euthanasie“ versteht sich als ein wesentlicher Baustein in dem perspektivisch wesentlich größeren (und gegenwärtig nur in Umrissen zu ahnenden) Vorhaben, einen „Gedenkort“ für die Opfer der NS-„Euthanasie“ in Erlangen zu schaffen.

Ziele des Forschungsvorhabens sind Monographien (Bücher), die zugleich wissenschaftlich fundiert und allgemeinverständlich sein werden, darunter eine Gesamtdarstellung des Themas, die in Form und Inhalt Neuland betreten wird. Integriert in die aus dem Projekt hervorgehenden Gesamt- und Spezialdarstellungen wird eine möglichst vollständige Liste der „Euthanasie“-Opfer; hinzu kommen Kurzbiografien, im Sinne eines Gedenkbuches. Generell wird eine möglichst große Popularisierung des Projekts und seiner Ergebnisse angestrebt. Schon während der Projektzeit sollen aus der laufenden Forschung, auch für die Vorbereitung des „Gedenkortes“, Anregungen gegeben werden. Die For-

schungsergebnisse werden zudem auf einer öffentlichen Tagung in Erlangen bürgernah präsentiert und zur Diskussion gestellt. Weitere Diskussions- und Präsentationsformate sind im Verbund mit Stadt, Bezirk, Kirchen, Universität bzw. Universitätsklinik geplant, ebenso wie Aufrufe an die Erlanger Bevölkerung, das Projekt durch eigene Familienrecherchen im Sinne einer Materialbeschaffung zu unterstützen.

Die im Forschungsprojekt aufbereiteten zentralen Archivquellen werden in geeigneter Form dem geplanten Erlanger „Gedenkort“ zur Verstetigung zur Verfügung gestellt und werden damit auch als materielle Quellen nutzbar sein. Insgesamt ergibt sich durch die selbstreflexive Verknüpfung von Erlanger Medizin-, Stadt-, Universitäts- und Anstaltsgeschichte ein hochgradiges Innovationspotential, das auf Landes- und Bundesebene ausstrahlen kann.

• Finanzkalkulation

Die nachfolgenden Angaben beziehen sich ausschließlich auf die Ausstattung der Projektgruppe am Lehrstuhl für Geschichte der Medizin der FAU (die Projektgruppe im Stadtarchiv wird direkt aus städtischen Mitteln finanziert).

Laufzeit des Forschungsprojekts: **zwei Jahre**, 1. Oktober **2019** bis 30. September **2021**

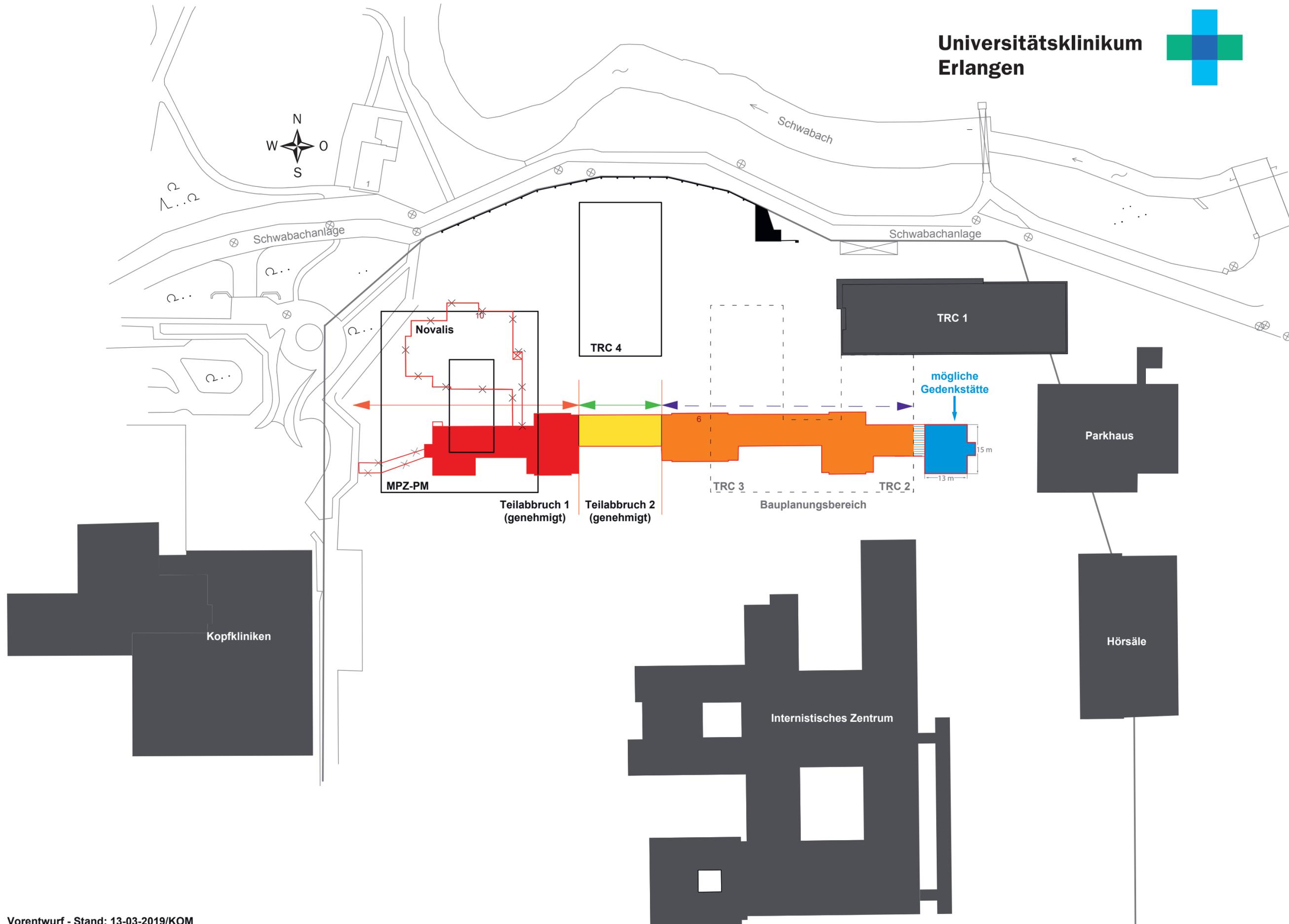
Stellenbedarf und sonstige benötigte Mittel

- | | |
|--|------------------------|
| • 2 Stellen (100 %) Wiss. Mitarbeiter/in (E 13): | ca. 140.000 € pro Jahr |
| • Hilfskraftmittel: | ca. 10.000 € pro Jahr |
| • Archivreisen (Berlin, Nürnberg, München u.a.), Kopier-, Scan-Kosten: | ca. 8.000 € pro Jahr |
| • Doktorandenstipendium (je 9 Monate) | ca. 7.000 € pro Jahr |

Summe der jährlich benötigten Mittel ca. **165.000 €**

Hinzu kommen im Verlauf der **zwei Jahre** Mittel für eine **wissenschaftliche Tagung** i.H. von ca. **10.000 €** und die Kosten für **Publikationen**. Die **Gesamtkosten** für die **zweijährige** Laufzeit betragen ca. **350.000 €**

Eigenmittel des Lehrstuhls für Geschichte der Medizin im Rahmen des Instituts für Geschichte und Ethik der Medizin erstrecken sich auf die Projektleitung und die Sachausstattung (Arbeitsräume, Bibliothek, PC, Kopierer, Scanner, Verbrauchsmittel).





SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen



Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

<u>Fraktionsantrag gemäß § 28 GeschO</u>	
Eingang:	07.01.2015
Antragsnr.:	001/2015
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	OBM/13
mit Referat:	

Erlangen, den 07.01.2015

**Antrag zum Ältestenrat:
Schaffung eines „Ortes der Erinnerung“ an die Ermordung von Menschen mit
psychischer Erkrankung der Heil- und Pflegeanstalt Erlangen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

2014 ist nicht nur der 75. Jahrestag des Beginns des 2. Weltkrieges. Parallel dazu begann die systematische Deportation und Ermordung tausender Menschen mit psychischer und geistiger Behinderung, auch in Erlangen.

Seit 1846 befand sich mitten in der Stadt eine psychiatrische Anstalt, anfangs Kreisirrenanstalt, später Heil- und Pflegeanstalt genannt, an die sich 1903 die Psychiatrische Klinik der Universität angliederte.

Gleich nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933 wurden mit dem „Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses“ viele Hundert Menschen, überwiegend Erlanger Bürgerinnen und Bürger, zwangssterilisiert, allein mehr als 500 Frauen in der Frauenklinik Erlangen.

Der Kriegsbeginn 1939 war auch der Auftakt für die Vernichtungsmaßnahmen gegen psychisch kranke Menschen. Beeinträchtigte Kinder wurden aus der Kinderklinik der Universität Erlangen in eine spezielle Abteilung nach Ansbach verlegt und dort getötet. Die jüdischen Patienten der Heil- und Pflegeanstalt wurden in eine Tötungsanstalt gebracht und dort vergast. Vom 1. November 1940 bis zum 24. Juni 1941 wurden über neunhundert Menschen aus der Erlanger Anstalt in Tötungsanstalten transportiert und dort vergast. Ab November 1942 wurde auf Betreiben des Bayerischen Innenministeriums der sog. „Hungererlass“ eingeführt, in dessen Folge in der Erlanger Heil- und Pflegeanstalt spezielle Stationen eingerichtet wurden, auf denen man die Patienten gezielt verhungern ließ. In Erlangen sind so weit über tausend Menschen ermordet worden.

Viele der Opfer stammten aus anderen Anstalten, die ab 1939 aufgelöst worden waren, so aus Bayreuth, Neuendettelsau, Straubing, Ursberg, Engelthal und Michelfeld. Die größere Zahl der Opfer lebte aber schon viele Jahre und Jahrzehnte vorher in der Erlanger Anstalt.

Die Geschichte des Nationalsozialismus ist auch eine Geschichte der steten Entwertung psychisch kranker und behinderter Menschen. Eine „auf-bauende deutschen Gesundheitsfürsorge“ sollte dem nationalsozialistischen Regime helfen, seine expansiven und vernichtenden Ziele nach Innen und Außen zu realisieren. Schon sehr bald verschärften sich die Maßnahmen gegen psychisch kranke und behinderte Menschen von der Zwangssterilisation über martialische Therapieversuche bis hin zu den Vernichtungsaktionen. Als „unheilbar“ diffamierte Patienten wurden mit Beginn des 2. Weltkrieges endgültig als „Ballastexistenzen“ abgetan und getötet, die heilbaren Patienten zügig therapiert und entlassen, auch um Ressourcen zu sparen und Platz für die vielen durch den Krieg traumatisierten Patienten und für verwundete Soldaten zu schaffen.

Viele der vorsätzlich ermordeten Patienten waren Erlanger Bürgerinnen und Bürger, sie hatten Familienangehörige, Verwandte, Freunde, Bekannte in der Stadt; Ärzte, Pflegekräfte und weitere MitarbeiterInnen der Heil- und Pflegeanstalt waren nicht nur Täter und Unterstützer, sondern ebenfalls Erlanger Bürgerinnen und Bürger.

Es wurde auf vielfältige Weise versucht, die Tötungsaktionen gegen psychisch kranke Menschen zu tarnen und zu vertuschen, was aber nur teilweise gelang, auch weil es nicht verborgen bleiben konnte, wenn hunderte Menschen mit Bussen aus der Erlanger Anstalt weggeschafft wurden. Und noch weniger konnte das Hungersterben in der Anstalt vertuscht werden, es mussten Totenscheine ausgestellt, Beerdigungen arrangiert, Särge getischlert und Angehörige informiert werden. Und dennoch legte sich nach 1945 ein bleiernes Schweigen über diese grauenhaften Vorgänge. Erst in den letzten Jahren gab es einige Bemühungen, die Erinnerungen wieder zum Teil der Stadtgeschichte werden zu lassen:

Das Stadtmuseum hat bereits vor Jahren im Rahmen einer temporären Ausstellung dieses dunkle Kapitel der Stadtgeschichte beleuchtet; in den 90er Jahren haben Beschäftigte des Klinikums am Europakanal vor dem ehemaligen Direktionshaus der Heil- und Pflegeanstalt einen Gedenkstein aufgestellt. 2008 wurden ebendort 27 Stolpersteine für die getöteten jüdischen Patienten verlegt. Anfang 2014 hat das ZSL in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Erlangen und der „gruppo diffuso“ eine vielbeachtete Ausstellung und Vortragsreihe durchgeführt. Wir begrüßen diese Aktivitäten und sind dafür dankbar.

Wir stellen folgenden Antrag:

Es ist an der Zeit, endlich auch den ermordeten Menschen mit psychischer und geistiger Erkrankung bzw. Behinderung ein angemessenes bleibendes Gedenken in unserer Stadt zu schaffen, soweit wie möglich Erinnerungsarbeit zu leisten und die Vorgänge dieser Zeit aufzuarbeiten.

Es geht nicht darum, lediglich ein weiteres Mahnmal zu schaffen. Ziel muss es sein, in der Mitte der Stadtgesellschaft einen lebendigen Ort des Gedenkens, Erinnerns und Nachdenkens zu schaffen, die Namen und Schicksale der Opfer zu dokumentieren, die Hintergründe zu beleuchten, die zur Ermordung geführt haben und die Frage zu provozieren: Welche Konsequenzen ziehen wir aus der Geschichte für unseren heutigen Umgang mit psychisch und geistig behinderten Menschen?

Die Verwaltung wird gebeten, zur Gestaltung dieses Erinnerungsortes einen Dialog in Gang zu setzen, der alle Generationen und Betroffenen umfasst – insbesondere die Behindertenverbände und die Jüdische Gemeinde - sowie das Stadtmuseum, das Stadtarchiv das Kulturreferat, die Universität, das heutige Klinikum am Europakanal und den Bezirk Mittelfranken, aber auch die Kulturschaffenden in der Stadt einbindet.

In Zusammenarbeit mit der FAU und dem Denkmalschutz ist zu prüfen, inwieweit ein Teil der noch heute vorhandenen Gebäude der ehemaligen „Hupfla“ bzw. an deren Standort neu errichtete Gebäude einbezogen werden kann.

In die Entwicklung und Gestaltung des Erinnerungsortes soll unbedingt das Projekt des Instituts für Geschichte und Ethik der Medizin NS-„Euthanasie“ in Erlangen – T 4-Aktion und B-Kost einbezogen werden.

Der Text dieses Antrags wurde von Gisela Niclas, Dr. Hans-Ludwig Siemen und Dinah Radtke gemeinsam formuliert.

Mit freundlichen Grüßen

für die CDU-Fraktion
Birgitt Aßmus
Fraktionsvorsitzende

für die SPD-Fraktion
Barbara Pfister
Fraktionsvorsitzende
Gisela Niclas
Stadt – und Bezirksrätin

für die GL-Fraktion
Wolfgang Winkler
Fraktionsvorsitzender

für die FDP-Fraktion
Lars Kittel
Fraktionsvorsitzender

für die Erlanger Linke

Anton Salzbrunn
Stadtrat
Johannes Pöhlmann
Stadtrat

für die Freie Wähler-
gemeinschaft Erlangen

Anette Wirth-Hücking
Stadträtin
Prof. Dr. Gunther Moll
Stadtrat

für die ödp

Barbara Grille
Stadträtin
Frank Höppel
Stadtrat



F.d.R.: Wolfgang Most

<u>Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO</u>	
Eingang:	26.02.2019
Antragsnr.:	022/2019
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	OBM/13
mit Referat:	

Grüne Liste Rathausplatz 1 91052 Erlangen

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen



Rathausplatz 1, 91052 Erlangen
Zimmer 130

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

Bürozeiten:
Mo 10-13, 14-18 Di, Mi, Do 10-13

Erlangen, den 26.02.2019

Antrag: Beirat Gedenkstätte für die Opfer des NS- »Euthanasieprogramms T4«

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Mitteilung des Universitätsklinikums auch das historische und bauzeitliche Gebäude der ehemaligen Kreisirrenanstalt und späteren Heil- und Pflegeanstalt (Hupfla) in die Untersuchungen zu einer Gedenkstätte für die Opfer des NS-»Euthanasieprogramms« einzubeziehen, erfreut uns sehr, da wir in diesem historischen und authentischen Gebäude eine hohe Ausstrahlungskraft für eine Gedenkstätte sehen.

Wir beantragen, dass:

- der Beirat für die Gedenkstätte zeitnah und regelmäßig im Stadtrat oder seinen Ausschüssen über seine Arbeit berichtet
- die Öffentlichkeit in geeigneter Form regelmäßig einbezogen wird

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Birgit Marenbach (Sprecherin für Stadtplanung)

F.d.R.: Wolfgang Most

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
OBM/13

Verantwortliche/r:
Bürgermeister- und Presseamt

Vorlagennummer:
13-2/276/2019

Personelle Änderungen bei der Besetzung von Ausschüssen und Gremien

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

BTM

I. Antrag

- Mit den vorgeschlagenen Änderungen besteht Einverständnis.
- Der Stadtrat beauftragt den Vertreter der Stadt Erlangen, in der Hauptversammlung der Erlanger Stadtwerke AG folgenden Beschluss herbeizuführen:
Herr Joachim Jarosch wird für den Rest der Amtszeit des ausgeschiedenen Mitglieds Frau Barbara Grille in den Aufsichtsrat der Erlanger Stadtwerke AG gewählt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch das Ausscheiden von Frau Barbara Grille aus dem Stadtrat ist die Besetzung der freiwerdenden Sitze in den Ausschüssen und Gremien erforderlich.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die ödp schlägt folgende Änderungen vor:

HFPA	Mitglied	Jarosch, Joachim
BWA	Mitglied	Jarosch, Joachim
KFA	1. Vertretung	Jarosch, Joachim
RevisionsA	Mitglied	Jarosch, Joachim
SportA	1. Vertretung	Jarosch, Joachim
JHA	1. Vertretung	Jarosch, Joachim
Weitere Vertretung in allen übrigen Ausschüssen:		Jarosch, Joachim

Vertretung von Herrn Höppel in der **AG Friedhöfe**: Jarosch, Joachim

ESTW Aufsichtsrat	Mitglied	Jarosch, Joachim
GEWOBAU Aufsichtsrat	Ersatzmitglied	Jarosch, Joachim

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Durch Beschlussfassung gemäß § 2 Nr. 5 der Geschäftsordnung für den Stadtrat.

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
OBM/eGov

Verantwortliche/r:
eGovernment-Center

Vorlagennummer:
17/033/2019

Erlanger Digitalisierungsansätze und Verwendung der Mittel für die Digitalisierungsoffensive (FDP-Antrag Nr. 154/2019)

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Haupt-, Finanz- und Personalaus- schuss	20.03.2019	Ö	Gutachten	
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

1. Der Bericht der Verwaltung im HFPA zu den Digitalisierungsansätzen der Stadtverwaltung einschließlich der Themenvorschläge für die Digitalisierungsoffensive zum FDP-Antrag Nr. 154/2018 (siehe Anlage Seite 8) bei der Stadt Erlangen wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Themen für die Digitalisierungsoffensive sollen umgesetzt werden. eGov berichtet über die Verwendung der Mittel im HFPA.
3. Der Sperrvermerk für die Verwendung der Mittel für die Digitalisierungsoffensive wird hiermit aufgehoben.

II. Begründung

siehe Powerpoint-Vorlage des HFPA-Vortrags in der Anlage

Anlagen:

Vortrag Amtsleitung eGovernment-Center zu den Erlanger Digitalisierungsansätzen

III. Abstimmung
siehe Anlage

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



Andreas Götz
Amtsleitung
eGovernment-Center

Erlanger Digitalisierungsansätze

HFPA
20.03.2019

© eGovernment-Center Stadt Erlangen 2019

Begrifflichkeiten



- **Digitalisierung = eGovernment?**
 - Exakte Abgrenzung der Begriffe schwierig, Themen überschneiden sich in vielen Bereichen
 - Erlangen bei den wichtigen eGovernment-Themen gut aufgestellt
 - Wichtig ist es, auf neue IT-Themen agil reagieren zu können (Leitbild eGovernment-Center)
 - Jährliche Fortschreibung des Arbeitsprogramms

Stadt Erlangen eGovernment-Center



Aktuelle Handlungsfelder Innenfokus



- **Dokumentenmanagement**
 - Flächendeckende Einführung der eAkte und effektive Nutzung der Möglichkeiten (z.B. Vorhabenliste)
 - Ersetzendes Scannen
 - Posteingangsworkflow
- **Geografisches Informationssystem (GIS)**
 - Flächendeckende Unterstützung der GIS-Prozesse in den Ämtern (z.B. digitale Straßenbefahrung, aktuelle Luftbilder)
- **Web-Bereich**
 - Modernes Mitarbeiterportal
 - Beratung der Ämter bei der Onlinekommunikation

Stadt Erlangen eGovernment-Center



Aktuelle Handlungsfelder Innenfokus 2



- **Interne Querschnittsthemen**
 - eRechnung und elektronischer Rechnungsworkflow
 - eVergabe
 - Einführung zentraler elektronischer Signaturkomponenten
 - Elektronische Bezahlverfahren
 - Sicherer Datenaustausch
 - Bürger-/Unternehmenskonten
 - Mobile Arbeitsformen

Stadt Erlangen eGovernment-Center



Handlungsfelder Außenfokus



- **Neuer Formularserver**
 - Umbau der pdf-Formulare in Webformulare
 - Anbindung von Querschnittsfunktionen (Signatur, Payment, Authentifizierung)
- **Neuer Internetauftritt**
 - Relaunch von www.erlangen.de
 - Pflegeplatzbörse, Kunstmuseum, ERFIN, Veranstaltungskalender, Newsletter
- **Neue Kommunikationsformen**
 - Zusammenarbeit in der secureCloud
 - vertrauliche Kommunikation
 - neue Social Media Strategie
- **Neue GIS-Strategie**
- **Onlinezugangsgesetz 2022**



Stadt Erlangen eGovernment-Center



Herausforderungen und Rahmenbedingungen



- Steuerung der IT-Themen (CIO/CDO)
- Neugestaltung von Prozessen erforderlich
- Bedarf an mobilen und flexiblen Arbeitsformen (Arbeiten 4.0)
- Fachkräftemangel (Probleme kompetentes Personal zu finden)
- Digitalisierung stellt neue Anforderungen an die Mitarbeiter*innen
- Geschwindigkeit der Kommunikation und Komplexität der Themen nehmen zu
- Akzeptanz der Bürger
- Datenschutz
- Informationssicherheit für sensible Daten
- Gesetzliche Vorgaben
 - Digitale Signatur
 - ePayment

Stadt Erlangen eGovernment-Center



Rahmenbedingungen für FDP-Antrag 154/2018



- Budget ist nicht begrenzt auf das Sachkostenbudget von Amt 17, sondern kann auch z.B. für Aufträge an KommunalBIT bzw. Digitalisierungsaufwände anderer Ämter verwendet werden.
- Problem einmaliger Zuschuss; bei Auftragserteilung an KommunalBIT entstehen aufgrund des Mietmodells Folgekosten für spätere Haushaltsjahre
- Amt 20 richtet ein Sonderbudget ein, um die Verwendung der Mittel nachvollziehen zu können
- Amt 20 prüft die grundsätzliche Übertragbarkeit der Mittel auf Folgejahre
- Das Sonderbudget wurde im Stadtrat beschlossen; auf dem Sonderbudget liegt ein Sperrvermerk, bis die inhaltliche Verwendung der Mittel aufgezeigt wird.
- Die Umsetzung der Ideen erfolgt neben dem geplanten Arbeitsprogramm von Amt 17 ohne zusätzliche personelle Ressourcen nach Prioritäten
- eGov berichtet über die Verwendung der bewilligten Mittel im Stadtrat

Themenvorschläge Digitalisierungsoffensive



- **Infrastruktur**
 - Verstärkter Einsatz mobiler Endgeräte in den Ämtern
 - Breitbandanbindung städtischer Gebäude
 - Weiterer Ausbau WLAN für Bürger
 - WLAN-Ausbau innerhalb der Stadtverwaltung
- **Mitarbeiterqualifizierung**
 - Lernplattform für Mitarbeiter*innen für Datenschutz und Informationssicherheit
 - Fortbildungen und eLearning
 - Barrierefreie digitale Angebote (Schulungsmaßnahmen)
- **Projekte**
 - Digitalisierung von wichtigen Papierakten zur Digitalisierung von Prozessen (z.B. Ausländerakte)
 - Bildverwaltungssystem

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III/30; VI/61

Verantwortliche/r:
Rechtsamt; Amt für Stadtentwicklung
und Stadtplanung, Abteilung
Straßenverkehr, Baustellen

Vorlagennummer:
30/100/2019

Änderung der Taxitarifordnung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.03.2019	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss	19.03.2019	Ö	Empfehlung	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	20.03.2019	Ö	Gutachten	
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Bayerisches Landesamt für Maß und Gewicht, Industrie- und Handelskammer Nürnberg, Stadt Nürnberg, Stadt Fürth

I. Antrag

Die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen (Taxitarifordnung) (Entwurf vom 27.02.2019, Anlage) wird beschlossen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anpassung des örtlichen Taxitarifs an die Kostenentwicklung.
Annähernd einheitlicher Metropoltarif im Bereich der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Fahrpreis für den ersten gefahrenen Kilometer wird von 3,50 Euro auf 3,60 Euro angehoben, der Preis für den zweiten bis einschließlich fünften Kilometer wird von 1,80 Euro auf 1,85 Euro erhöht.

Für Wartezeiten während der Dauer eines Beförderungsvertrages werden künftig 0,20 Euro je 27,69 Sekunden, d.h. je Stunde 26 Euro berechnet (bislang 0,20 Euro je 30 Sekunden, d.h. je Stunde 24 Euro).

Bei Störungen der Taxameteruhr wird der Berechnungspreis von 1,50 Euro auf 1,55 Euro angehoben.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Schreiben vom 04.12.2018 beantragt die Taxi Erlangen e. G. die vorgenannten Änderungen des örtlichen Taxitarifs zum Januar 2019.

Im Rahmen dieses Antrags wurden die Industrie- und Handelskammer Nürnberg, die Städte Nürnberg und Fürth sowie das Bayerische Landesamt für Maß und Gewicht angehört und um

Stellungnahme gebeten. Alle beteiligten Stellen stimmten der Preisänderung zu.

Die Industrie- und Handelskammer Nürnberg hat zudem ausgeführt, dass die vorgeschlagene Preiserhöhung um 2,78 % gegenüber dem seit Juni 2018 geltenden Taxitarif die durchschnittliche Kostenerhöhung eines Taxiunternehmens annähernd abbilde. Mit dem Durchschnittspreis von 16,03 Euro liege die Stadt Erlangen im Vergleich mit den anderen kreisfreien Städten zwar mit an oberster Stelle. Dennoch werde die moderate Anpassung für angemessen erachtet.

Die Verwaltung schlägt dem Antrag der Taxigenossenschaft zu entsprechen, da die beantragte Erhöhung im Hinblick auf die eingetretene Kostensteigerung als angemessen einzustufen ist und mit der Erhöhung ein nahezu einheitlicher Taxitarif in Großraum Nürnberg/Fürth/Erlangen bestehen bleibt.

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

Anlage: Entwurf (vom 27.02.2019) der Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen (Taxitarifordnung) vom 19. Juni 2008 (Die amtlichen Seiten Nr. 13 vom 26. Juni 2008), zuletzt geändert durch Änderungsverordnung vom 01. Juni 2018 (Die amtlichen Seiten Nr. 12 vom 14. Juni 2018)

Aufgrund von § 51 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), und § 10 Nr. 1 der Delegationsverordnung (DeIV) vom 28. Januar 2014 (GVBl. S. 22, BayRS 103-2-V), zuletzt geändert durch § 2 der Verordnung vom 02. Oktober 2018 (GVBl. S. 745), erlässt die Stadt Erlangen folgende Verordnung:

Art. 1

§ 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Der Fahrpreis beträgt

1. für den ersten gefahrenen Kilometer 3,60 Euro (je angefangene 55,55 Meter Fahrtstrecke 0,20 Euro);
2. für den zweiten bis einschließlich fünften Kilometer 1,85 Euro (je angefangene 108,11 Meter Fahrtstrecke 0,20 Euro);
3. für jeden weiteren Kilometer 1,55 Euro (je angefangene 129,03 m Fahrtstrecke 0,20 Euro).“

Art. 2

In § 2 Absatz 3 werden die Worte „30 Sekunden“ durch „27,69 Sekunden“ und die Worte „24 Euro“ durch „26 Euro“ ersetzt.

Art. 3

In § 3 Abs. 1 Satz 2 werden die Worte „1,50 Euro“ durch „1,55 Euro“ ersetzt.

Art. 4

Diese Verordnung tritt am 1. Mai 2019 in Kraft.

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/271/2019

**Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss
Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.03.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.03.2019	Ö	Gutachten	
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Öffentliche Auslegung vom 23.11.2018 bis einschließlich 08.01.2019

Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (TöB) sowie städtische Fachämter

Amt 50

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb „Nachverdichtung Wohnsiedlung Isarstraße“ hier: Zustimmung zu den Rahmenbedingungen	UVPA	19.07.2016	n	Beschluss	Einstimmig angenommen
Information zum geplanten städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb „Nachverdichtung Wohnsiedlung Isarstraße“	UVPA	19.07.2016	ö	MzK	-
Bebauungsplan 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße – mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Aufstellungsbeschluss	Stadtrat	08.12.2016	ö	Beschluss	Einstimmig angenommen
Baumaßnahmen zur Nachverdichtung Isarstraße - bessere Informationspolitik mit intensiver Bürgerbeteiligung; Antrag der CSU-Fraktion Nr. 064/2017 vom 12.06.2017	UVPA	27.06.2017	ö	Beschluss	Einstimmig angenommen
Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße - mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Billigungsbeschluss	UVPA	15.05.2018	ö	Beschluss	Mehrheitlich angenommen

I. Antrag

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 1 wird beigetreten. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 135 – Isarstraße – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan und Begründung in der Fassung vom 17.04.2018 wird entsprechend ergänzt.

2. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung wird in geänderter Fassung vom 19.03.2019 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.
3. Der Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Mit dem Beschluss vom 22.07.2014 hat der UVPA die Verwaltung beauftragt, die nächsten Planungsschritte zur städtebaulichen Nachverdichtung im Bereich technischer und sozialer Infrastruktur durchzuführen. Es sind Konzepte zur Nachverdichtung insbesondere für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu entwickeln und die entsprechenden Planungsverfahren unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger einzuleiten.

Das Gebiet zeichnet sich durch vier Zwillingshochhäuser mit jeweils 15 Geschossen aus den 1960er Jahren aus, die in einen großzügigen Freiraum eingebunden sind. Prägend für das Gebiet ist außerdem die unmittelbare Nähe zur Bundesautobahn A73. Das Quartier weist somit ein Potential zur maßvollen Nachverdichtung auf.

Um ein verträgliches Konzept zu entwickeln, hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb für die Quartiersentwicklung durch die Vorhabenträgerin Dawonia Portfolio 7 GmbH & Co. KG, vertreten durch die Dawonia Management GmbH (kurz: Dawonia; ehemals GBW) stattgefunden. Die Rahmenbedingungen wurden im Rahmen eines nicht öffentlichen Beschlusses am 19.07.2016 durch den UVPA beschlossen. Im Preisgericht, das am 21.10.2016 getagt hat, waren neben Vertretern der Fraktionen auch Mietervertreter stimmberechtigt. Den 1. Preis hat die Wettbewerbsarbeit der Arbeitsgemeinschaft Steidle Architekten, München; t17 Landschaftsarchitekten, München einstimmig gewonnen.

Vor diesem Hintergrund bildet die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 - Isarstraße – für das Gebiet zwischen Neckarstraße, Isarstraße und Bundesautobahn A 73 eine geeignete Maßnahme, um einen Beitrag zur Gewährleistung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und den Erhalt sozial stabiler Bewohnerstrukturen sowie als Innenentwicklung einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu leisten.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Gebiet mit den Flst. Nrn. 382/1, 382/2, 382/3, 382, 384/3, 384/6, 384/7, 384/8, 384 und Teilbereiche der Flurstücke 390/2, 381, 381/12 und 757/2 der Gemarkung Bruck. Die Größe des Planbereichs beträgt circa 4,5 ha (siehe Anlage 2).

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als Wohnbaufläche dargestellt und mit dem Planzeichen für sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen gekennzeichnet. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

d) Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion

Die CSU-Fraktion hat mit dem Fraktionsantrag Nr. 012/2019 Informationen zu Baumaßnahmen im Bereich der Isarstraße und der Johann-Jürgen-Straße zu den Themen Einkommensorientie-

re Förderung (EOF), Bevölkerungszunahme und Parkraumsituation beantragt.

Der Antrag betrifft das laufende Bebauungsplanverfahren und wird aufgrund dessen in diesem Kontext behandelt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 – Isarstraße – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Verfahrensstand

Billigung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 15.05.2018 den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 135 in der Fassung vom 17.04.2018 gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung lag in der Zeit vom 23.11.2018 bis einschließlich 08.01.2019 öffentlich aus. Bis zum Ende der Auslegungsfrist wurden 2 Stellungnahmen vorgebracht, die in der Anlage 1 behandelt werden.

Am 12.12.2018 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an der etwa 40 Personen teilnahmen. Die vorgebrachten Äußerungen bezogen sich überwiegend auf folgende Punkte:

Städtebau

Nachverdichtung: Bereits in der vergangenen Informationsveranstaltung wurde das Thema der Nachverdichtung angesprochen. Die Bürger nehmen den Nachverdichtungsgrad am Anger weiterhin als zu stark war. Es gibt jedoch keine Schwerpunkte der Nachverdichtung in der Stadt Erlangen. Maßnahmen zur Innenentwicklung durch die Nutzung von Brachflächen bzw. Nachverdichtung im Bestand erfolgen im gesamten Stadtgebiet. Nachverdichtung kann da stattfinden, wo es die Gegebenheiten zulassen. Gegen eine nennenswerte Außenentwicklung hat sich die Mehrheit der Erlanger Bürger im Bürgerentscheid im Oktober 2018 entschieden.

Die Realisierung des Planungsgebiets wird durch die Dawonia in Bauabschnitten erfolgen, so dass der Bestand möglichst gering beeinträchtigt wird. Pro Bauabschnitt werden ca. 2 Jahre angestrebt, so dass die Baumaßnahmen ca. Anfang 2023 fertiggestellt sein werden.

Bauabschnitt 1: Gemeinschafts-Parkdeck

Bauabschnitt 2: Haus D und E

Bauabschnitt 3: Haus A, B, C und die Gemeinschafts-Tiefgarage.

Sichtachsen / Belichtung: Der Entwurf gewährleistet einen möglichst geringen Fußabdruck der Gebäude, wodurch weiterhin Sichtachsen nach Westen möglich sind. Ggf. wird das Haus neben dem Bürgertreff vom geplanten Punktgebäude im Süden verschattet. Das Gebäude wird jedoch weiterhin ausreichend belichtet werden.

Wohnungsmix / Einwohner: Es soll einen ausgewogenen Wohnungsmix geben, um sowohl Familien mit Kindern, Paare als auch Alleinstehende anzusprechen. Überwiegend sind 2-3-Zimmer-Wohnungen geplant. Je Wohneinheit setzt die Stadt Erlangen eine Belegungsdichte von 1,29 Einwohnern pro neuer Wohneinheit im Geschosswohnungsbau (statistisch ermittelter Wert) an. Somit wird derzeit von ca. 270 neuen Bewohnern in 210 Wohneinheiten ausgegangen.

Abstandsflächen: Die Einhaltung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse wurde geprüft. Eine ausreichende Belichtung der Wohnungen ist sichergestellt, da die Einhaltung eines

Lichteinfallswinkels von höchstens 45° (bezogen auf die Höhe der Fensterbrüstung von Aufenthaltsräumen) in allen Geschossen gegeben ist. Bei sich gegenüber stehenden Außenfassaden mit sich überschneidenden Lichteinfallswinkeln von höchstens 45° entspricht dies einer Abstandsfläche von ca. 0,4 H.

geförderter Wohnungsbau: Die geförderten Wohnungen (25 % der zulässigen Geschossfläche) werden in den zwei nördlichsten Wohngebäuden untergebracht.

Freiraum

Bäume: Gemäß Vorentwurf werden ca. 104 gesetzlich geschützte Bäume der Planung weichen müssen. Es werden mindestens 115 Bäume neu gepflanzt.

Fahrradabstellanlagen: Die Planung sieht absperrbare Fahrradräume in der Gemeinschaftstiefgarage vor. Für eine leichtere Erreichbarkeit dieser Räume gibt es eine eigene Fahrradrampe im Planungsgebiet. Die neuen Fahrradabstellanlagen in den Freiräumen werden gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen überdacht errichtet. Zugunsten der Sicherheit werden die Fahrradabstellanlagen absperrbar sein.

Immissionsschutz

Lärmschutzwand: Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden Lärmschutzmaßnahmen für das bestehende Plangebiet getroffen. Sollte der Bund die angrenzende Autobahn ausbauen, werden auch Bereiche außerhalb des Plangebiets Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben.

Durch die Anlage einer beidseitig hochabsorbierenden Lärmschutzwand sind keine Beeinträchtigungen auf die Nachbarbebauung zu erwarten. Dies wird in der Satzung des Bebauungsplans auf Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung rechtlich gesichert.

Wohnqualität: Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde das Thema Lärmschutz umfassend geprüft. Für Fassaden, die die Anforderungen an gesundes Wohnen nicht gewährleisten, werden im Bebauungsplan entsprechende Maßnahmen getroffen, z.B. verglaste Loggien im Wohnbereich, passive Lärmschutzmaßnahmen wie Grundrissorientierung oder Schiebeläden an den Fenstern.

Verkehr

Einbahnstraße: Für eine Einbahnstraße besteht derzeit keine Notwendigkeit, da die bestehende Verkehrssituation zur Abwicklung des Verkehrs ausreicht. Dies wurde verkehrstechnisch geprüft.

Straßenraum der Isarstraße: Die Stellplätze im Straßenraum der Isarstraße bleiben erhalten. Falls nach Umsetzung der Bebauung Komplikationen beim Verkehrsfluss auftreten sollten, kann beispielsweise über ein einseitiges Parkverbot in der Isarstraße nachgedacht werden.

Stellplätze: In der Tiefgarage sollen nach aktuellem Planungsstand ca. 130 Stellplätze und im Gemeinschafts-Parkdeck ca. 325 Stellplätze errichtet werden.

Ausbau der Autobahn: Die vorliegende Planung wurde mit der zuständigen Autobahndirektion Nordbayern abgestimmt. Im Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) war die Maßnahme „6-streifiger Ausbau der A 73 zwischen dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen und der Anschlussstelle Möhrendorf“ als weiterer Bedarf enthalten. Im aktuellen BVWP 2030 ist diese Maßnahme nicht mehr enthalten.

Mehrverkehre: Die bestehenden Straßenquerschnitte können die Mehrverkehre aufnehmen. Dies wurde in einem Verkehrskonzept, einem Verkehrsmodell sowie einem Verkehrsgutachten geprüft und bestätigt. Sollten nach Realisierung der Planung Konflikte auftreten, können ggf. in Teilbereichen entsprechende Maßnahmen getroffen werden, z.B. Parkverbote.

Soziale Infrastruktur

Kinderbetreuungseinrichtung: Im Planungsgebiet wird nach Abstimmung mit dem Jugendamt eine neue Kinderbetreuungseinrichtung vorgesehen. Neben der Kinderbetreuungseinrichtung wird von der Dawonia ebenso ein Gemeinschaftsraum für die Mieter im Gebiet geplant.

Sonstiges

Koppelung der Pkw-Stellplätze an die Mietverträge: Dazu ist noch keine abschließende Aussa-

ge von Seiten der Dawonia erfolgt. Derzeit gibt es Überlegungen zu zwei verschiedenen Modellen.

Modell 1: Mietvertrag mit Parkplatz

Modell 2: Mietvertrag ohne Parkplatz.

Sicherheitsbedenken im Parkdeck: Der Haupteingang zum Gemeinschafts-Parkdeck befindet sich mittig des Gebäudes. Es sind zwei Treppenhäuser im Norden und Süden vorgesehen. Neben einer ausreichenden Beleuchtung innerhalb und außerhalb des Gebäudes befinden sich auf Höhe jedes zweiten Stellplatzes Fenster in der Fassade zugunsten einer besseren Durchlässigkeit und Sichtbarkeit.

Sauberkeit im Wohngebiet: Durch die Modernisierung der Freianlagen sollen sowohl die Qualität als auch das Bewusstsein für die Sauberkeit im Quartier gesteigert werden. Zusätzlich plant die Dawonia einen Hausmeisterservice einzurichten.

Kanalsystem: Eine Erweiterung des Kanals wird durch die Neuplanung nicht notwendig. Der bestehende Kanal kann die zusätzlichen Abwässer aufnehmen. Das hinzukommende Abwasser wird gedrosselt in die bestehenden Systeme eingeleitet.

Bauphase: Während der Bauphase gelten die gesetzlichen Grundlagen und Bauzeiten. Die Dawonia plant ein Kommunikationskonzept, um die Bewohner der Siedlung frühzeitig über die Veränderungen zu informieren.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 21.11.2018 von der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 BauGB und § 4a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 31 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 11 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 1 behandelt werden.

Prüfung der Stellungnahmen

Siehe Anlage 1

Da die sich hieraus ergebenden Änderungen allein redaktioneller Art sind, kann der Bebauungsplan in der Fassung vom 19.03.2019 als Satzung beschlossen werden.

b) Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion

Einkommensorientierte Förderung (EOF)

Der Bebauungsplan wird durch die Stadt Erlangen aufgestellt und durch den Stadtrat zur Satzung beschlossen. Der Stadtrat hat somit grundsätzlich Einfluss auf die Inhalte der Planung.

Gepplant sind laut Dawonia 57 eof-geförderte Mietwohnungen. Diese werden nach Dringlichkeit und Wartezeit an die Wohnungssuchenden, die bei der städt. Wohnungsvermittlung gemeldet sind, vergeben. Bei einer Neubaubelegung wird eine ausgewogene Mieterstruktur von der Stadt Erlangen angestrebt (siehe auch Verwaltungsvorschriften zum Vollzug des Wohnungsbindungsrechts, VWoBindR, Nrn. 6.6.1 ff) Das heißt, dass eine zu hohe Konzentration von potentiell problematischen Bewohnergruppen nach Möglichkeit vermieden wird.

Die Verwaltung steht mit der Dawonia derzeit wegen des Wohnungs- und Einkommensstufenmix in Gesprächen. Fast 90 % der Antragsteller sind in Einkommensstufe 1 (EK) vorhanden, daher ist hier auch aus Sicht der Verwaltung der größte Bedarf. Angestrebt wird ein Mix von ca. 70 % (EK 1), 20% (EK 2) und 10% (EK 3). Nach derzeitigem Stand ist folgender Wohnungsmix geplant:

- | | |
|--|--------------|
| ○ 2 Zimmer-Wohnungen bis zu 50 qm (für 1 Pers) | 10 Wohnungen |
| ○ 2-Zimmer-Wohnungen bis zu 55 qm (für 2 Pers) | 8 Wohnungen |
| ○ 3-Zimmer-Wohnungen bis zu 65 qm (für 2 Pers) | 13 Wohnungen |

- | | |
|--|--------------|
| ○ 3-Zimmer-Wohnungen bis zu 75 qm (für 3-4 Pers) | 10 Wohnungen |
| ○ 4-Zimmer-Wohnungen bis zu 90 qm (für 4 Pers) | 9 Wohnungen |
| ○ 5-Zimmer-Wohnungen bis zu 105 qm (für 5 u. mehr) | 5 Wohnungen |

Parkraumsituation

Mit dem geplanten Parkdeck und der geplanten Gemeinschaftstiefgarage wird der durch die Planung entstehende Bedarf sowie die entfallenden Bestandsstellplätze gedeckt. Die Bewirtschaftung der Stellplätze ist von der Dawonia noch nicht abschließend geregelt (s.o.). Die Verwaltung befindet sich darüber hinaus in Abstimmung mit der Dawonia wegen eines Mobilitätskonzepts.

Die Verkehrsbelastung in der Äußeren-Brucker-Str. im Bereich der Zufahrt zur Neckarstr. beträgt momentan 17.500 Fahrzeuge täglich. Über die Neckarstr. fahren täglich 3600 Fahrzeuge. Durch die Nachverdichtung entsteht ein zusätzlicher Verkehr von rechnerisch 590 Fahrzeugen täglich. Am Knotenpunkt entsteht damit ein Mehrverkehr von unter 3%. Dieser Mehrverkehr ist an dem signalisierten Knotenpunkt noch steuerbar. Die Mehrbelastung für die Neckarstr. kann durch eine signaltechnische Anpassung abgewickelt werden. Für die Kreuzungsbeziehungen entlang der Äußeren-Brucker-Str. entstehen nahezu keine Veränderungen.

Wie bereits mit der Beschlussvorlage (613/191/2018) zum CSU-Fraktionsantrag 056/2018 beantwortet, sind im Bauvollzug (Bauvorhaben Isarstraße und Johann-Jürgen-Straße) nach der geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen die privaten Stellplätze nachzuweisen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen kann seitens der Verwaltung geprüft werden, welche Beschilderung die größtmögliche Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum bei gleichzeitiger Gewährleistung der Durchlässigkeit für Rettungs- und Einsatz- sowie Müllfahrzeuge ermöglicht.

Die bei Parkraumkonzepten immer wieder diskutierte Maßnahme der Einführung einer Bewohnerparkregelung ist aus rechtlicher sowie aus konzeptioneller Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt für dieses Gebiet nicht realisierbar bzw. zielführend, da der ausschlaggebende Anteil an Fremdparkern vergleichsweise niedrig ist.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

- Anlagen:**
1. Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis
 2. Lageplan mit Geltungsbereich
 3. Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen – Isarstraße –

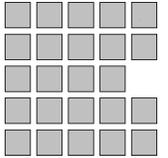
Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23.11.2018 bis einschließlich 08.01.2019

hier: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
1.	B 5	10.12.2018	1	Die Planung eines 17- geschossigen Hochhauses werde als überdimensioniert und zu dicht erachtet. Es würden Bedenken hinsichtlich einer zu hohen Verschattung geäußert.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die städtebauliche Verträglichkeit wurde im städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb nachgewiesen. Das Wettbewerbsergebnis liegt dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 135 zugrunde. Für den Bereich des geplanten Hochhauses wurde die Verschattung bzw. Besonnung normgerecht (DIN 5034) am kürzesten Tag (17. Januar) und zur Tag-/Nachtgleiche (24. März bzw. September) durchgeführt. Die Anforderungen an gesundes Wohnen werden nachgewiesen.
			2	Es würden Bedenken hinsichtlich der Verträglichkeit der durch die Planung ausgelösten Mehrverkehre und der Kapazität der Straßenräume geäußert. Es läge kein Verkehrskonzept vor.	Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. Es liegt eine aktuelle Verkehrsuntersuchung vor. Gemäß der Verkehrsuntersuchung weist der Knotenpunkt Isarstraße / Neckarstraße im Bestand und Prognose-Nullfall eine Belastung von ca. 2.000 Kfz-Fahrten/24h auf. Im Prognose-Planfall steigt die Verkehrsmenge auf ca. 2.600 Kfz-Fahrten/24h an. Der Anteil der Morgenspitzenstunde beträgt gemäß der Zählung ca. 6,6% und der der Abendspitze ca. 8,8% am Tagesverkehr. Der Zuwachs der Kfz-Verkehre im Prognose-Planfall in der maßgeblichen Abendspitzenstunde beläuft sich auf ca. 50-60 Kfz-Fahrten/h. Der westliche Ast Isarstraße, von dem auch in Höhe der Erlöser-Kirche die übergeordnete Radachse abzweigt, hat Verkehrsstärken von ca. 700 Kfz-Fahrten/24h im Bestand und Prognose-Nullfall sowie ca. 1.100 Kfz-Fahrten/24h im Prognose-Planfall. Der Spitzenstundenanteil beträgt gemäß der Zählung in der Morgenspitze ca. 6,5% und in der Abendspitze ca. 7,7% jeweils am Tagesverkehr. Der

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			3	Der Eingriff in den vorhandenen Baumbestand sei zu umfangreich. Dies führe zum Verlust des natürlichen Lebensraums von Tieren. Es würde angeregt, große und schützenswerte Bäume umzusetzen.	<p>Zuwachs der Kfz-Verkehre im Prognose-Planfall in der maßgeblichen Abendspitzenstunde beläuft sich auf ca. 30-40 Kfz-Fahrten/h.</p> <p>Die Leistungsfähigkeitsberechnungen weisen für den Knotenpunkt Isarstraße / Neckarstraße zu den beiden maßgeblichen Spitzenstunden die besten Qualitätsstufen A und B für den Planfall auf.</p> <p>Aufgrund der vergleichsweise geringen resultierenden Verkehrssteigerungen durch die vorgesehene Verdichtung der Siedlung an der Isarstraße ist keine veränderte Situation in der Verkehrssicherheit gegenüber heute zu erwarten. Die gemäß der Richtlinie von Stadtstraßen (RASt 06) für Wohnstraßen angegebene Verkehrsstärke mit Werten unter 400 Kfz/h wird dabei bei Weitem in allen 3 Knotenpunktszufahrten nicht erreicht.</p> <p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Die Anordnung der Bauräume erfolgte so, das der Eingriff in den vorhandenen Baumbestand sich auf ein vertretbares Maß beschränkt. Im Übrigen wurde der erforderliche Ausgleich im Rahmen der gem. Baumschutzverordnung erstellten Baumbilanz ermittelt. Dieser wird durch entsprechend vorzunehmende Ersatzpflanzungen sichergestellt. Es wurden im Benehmen mit dem Amt für Umweltschutz und Energiefragen drei Bäume (Nr. 15, 223, 224), die für eine Großbaumverpflanzung geeignet sind, als „zu verpflanzen“ im Konzeptplan Freianlagen festgesetzt.</p>
			4	Eine zunächst vertagte und dann gänzlich aufgehobene Veranstaltung der Vorhabenträgerin zur Beteiligung der Mieter und Anwohner im Quartier (Anfang 2018) zeige Desinteresse der Vorhabenträgerin an einem offenen und ehrlichen Dialog.	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Absage der Mieterveranstaltung durch die Vorhabenträgerin war von dieser dadurch begründet, dass kurze Zeit danach die Erörterungsveranstaltung im Rahmen des Bebauungsplans durch die Stadtverwaltung gemeinsam mit der Vorhabenträgerin stattfand. Die Themen der betroffenen Mieter konnten bzw. wurden auf der Erörterungs-</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					veranstaltung behandelt.
2.	B 6	07.02.2019	1	<p>Durch die verdichtete Bebauung würde sich der Wert (Verkaufswert, Mieteinnahme) der vorhandenen Wohnungen und die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner verschlechtern.</p> <p>Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhere Lärmbelästigung - Schwierigere Parksituation - Schlechtere Lichtverhältnisse in den derzeitigen Wohnungen, bspw. Haus E im Verhältnis zu Isarstraße Nr. 25 (eine Wohnung im Eigentum) - Zu wenig Stellplätze 	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans wurde die Verträglichkeit von durch die Planung ausgelösten Verkehren sowie Immissionen gutachterlich geprüft und nachgewiesen, so dass keine unzulässigen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Im Gegenteil - die Lärmbelastung im Bereich der Freianlagen kann durch die vorgesehene Lärmschutzwand deutlich verbessert werden.</p> <p>Die Mindestanforderung der Einhaltung der Abstandsflächen von 0,4 H wurde im Bebauungsplan berücksichtigt. Nach Außen werden die Anforderungen an Abstandsflächen erfüllt und keine Nachbarbebauung beeinträchtigt.</p> <p>Neben dem zahlenmäßigen Ersatz wegfallender, bestehender Stellplätze, werden neue Stellplätze in ausreichender Anzahl für die neue Wohnbebauung geschaffen.</p>



Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen – Isarstraße –

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB
mit Schreiben vom 21.11.2018

hier: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
1.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Luitpoldstraße 81 91052 Erlangen	04.01.2019		<p>Das Flurstück Nr. 384/5 (Teil der Neckarstraße) muss unserer Ansicht nach in den Bebauungsplan wieder hereingenommen werden.</p> <p>Das Flurstück ist Teil der wichtigen Radverkehrshaupt-routen 5 und 12. Diese werden durch den im Bebauungsplan angenommenen Verkehrszuwachs von 2.000 auf 2.600 Fahrzeuge (ca. 30 %) signifikant beeinträchtigt. Aus diesem genannten Grund kann die Neckarstraße nicht gemäß Planung unverändert bestehen bleiben.</p> <p>Um Konflikte mit dem Autoverkehr zu vermeiden, fordert der ADFC Erlangen eine klare, sichere und komfortable Führung des Radverkehrs, sowie die Bevorrechtigung der Radverbindung im Kreuzungsbereich mit der Neckarstraße. Die beigefügte Skizze aus der neuen „Erlangen Standardlösung für Fahrradstraßen“ kommt den Gegebenheiten nahe.</p>	<p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Es ist nicht erforderlich das Flurstück Nr. 384/5 in den Bebauungsplan aufzunehmen. Es ist Bestandteil der öffentlichen Straßenverkehrsfläche und die Vorhabenträgerin hat sich im Städtebaulichen Vertrag im Rahmen des Vollzugs des Bebauungsplans zur Planung und Herstellung einer Radwegeausleitung im Bereich Neckarstraße / Isarstraße verpflichtet. Die Planung und Herstellung dieser Ausleitung wird mit der Stadt Erlangen abgestimmt und umgesetzt. Den Belangen der Fahrrad-Haupttrouten wird somit Rechnung getragen.</p>
2.	Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Erlangen Nägelsbachstr. 67 91052 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
3.	Autobahndirektion Nordbayern Dienststelle Nürnberg Flaschenhofstraße 55 90402 Nürnberg	20.12.2018		Kein Einwand.	Entfällt.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
4.	Bayer. Landesamt für Denkmalpflege Abt. Vor- und Frühgeschichte Burg 4 90403 Nürnberg			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
5.	Bayernwerk AG Netzcenter Bamberg Hallstadter Straße 119 96052 Bamberg	02.01.2019	1	Gegen das Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Im o.g. Bereich verläuft ein Fernmeldekabel der Bayernwerk Netz GmbH. Die Kabelanlage ist aus der Zeichnung nicht genau ersichtlich, deshalb ist zur genauen Bestimmung eine Kabelortung erforderlich. Terminvereinbarung mind. 2 Wochen vor Baubeginn.	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise werden der Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben.</p> <p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Da die Verkehrsflächen ausreichend dimensioniert sind und alle erforderlichen Leitungstrassen aufnehmen können bzw. schon vorhanden sind, ist eine Festsetzung zur Sicherung einzelner Trassen nicht erforderlich. Die konkrete Trassenführung ist bzw. wäre Bestandteil der weiterführenden Planung.</p> <p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Hinweise werden der Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben.</p>
		2	Bei der Überprüfung der Planungsunterlagen haben wir festgestellt, dass die Anlagen unseres Unternehmens nicht richtig eingezeichnet sind bzw. fehlen. Wir haben zur Ihrer Information einen Übersichtsplan Maßstab 1:1.000 beigelegt. Die betroffenen Anlagen sind farblich markiert, weitere Informationen können der Legende entnommen werden. Wir bitten Sie, folgende Anlagen unseres Unternehmens in den Planunterlagen zu berichtigen bzw. zu ergänzen und mit Bayernwerk Netz GmbH zu titulieren: Fernmeldekabel (mit Schutzzonenbereich je 0,5 m beiderseits der Trassenachse). Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Übernahme der Leitungen in den Bebauungsplan nicht davon entbindet, weitergehende Detailplanungen erneut mit uns abzustimmen.		
		3	Bei geplanten Tiefbaumaßnahmen, in der Nähe unserer Leitungen, ist vor Baubeginn eine nochmalige Einweisung auf die genaue Lage der Anlagen anzufordern. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen für unsere Lei-		

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			4	<p>tungen müssen im Zuge der weiteren Planungen festgelegt werden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen von Bepflanzung freizuhalten sind, da sonst die Betriebssicherheit und Reparaturmöglichkeit eingeschränkt werden. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 m zur Trassenachse gepflanzt werden. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit der Bayernwerk Netz GmbH geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen.</p> <p>Beachten Sie bitte die Hinweise im „Merkblatt über Baumstandorte und elektrisch Versorgungsleitungen und Entsorgungsleitungen“, herausgegeben von der Forschungsanstalt für Straßenbau und Verkehrswesen bzw. die DVGW-Richtlinie GW125.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Im Bebauungsplan ist ein Hinweis auf das DVGW-Regelwerk enthalten. Darüber hinaus ist dies Gegenstand der Leitungscoordination im Rahmen der Erschließungsplanung. Bei unvermeidbaren Unterschreitungen der Schutzabstände wird auf mögliche technische Schutzmaßnahmen verwiesen. Die Vorhabenträgerin wurde diesbezüglich in Kenntnis gesetzt.</p>
6.	Bund Naturschutz in Bayern e.V. Pfaffweg 4 91054 Erlangen	08.01.2019	1	<p>Wie auch der Baumbestandsplan zeigt, weist der Geltungsbereich erhebliche Baum- und Gehölzbestände auf, die durch die Planung teilweise beseitigt werden sollen. Gleichzeitig befindet sich das betreffende Areal in einem Gebiet, das gemäß Grünkonzept der Stadt Erlangen (Stand 2016) bereits jetzt mit öffentlichen Grünflächen „deutlich unterversorgt“ ist. Durch die geplante Nachverdichtung mit dem vorgesehenen Grünverlust würde sich diese Unterversorgung weiter zuspitzen. Der BUND Naturschutz hält daher eine Änderung der Planung erforderlich, bei der auf einzelne der geplanten Neubauten im Bereich des wertvollen Baumbestandes verzichtet wird.</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Im Rahmen des Pflege- und Entwicklungsplans (PEPL):</p> <ul style="list-style-type: none"> - wird für einen weitgehenden Baumerhalt gesorgt - werden Baumfällungen fachgerecht durch Neupflanzungen ersetzt - wird die Grün- und Freianlagenausstattung des Planungsgebiets gemäß PEPL verbessert <p>Die gemäß Baumschutzverordnung erstellte Baumbilanz zwischen Wert zu fällender und Wert neu zu pflanzender Bäume ergibt einen Überschuss auf Seiten der Neupflanzungen. Circa zwei Drittel der bestehenden, gemäß BaumschutzVO geschützten Bäume werden erhalten. Darüber hinaus werden großzügige, private Grünbereiche mit teilweise öffentlicher Nutzung (z.B. Spielbereiche) im Planungsgebiet erhalten. Die öffentliche Nutzung der Spiel- und Freiflächen wird im städtebaulichen Vertrag gesichert.</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>2 Die im Plan zur Erhaltung eingetragenen Bäume können nur dann weiter bestehen, wenn während der Bauzeit die gültigen Regelungen zum Schutz von Bäumen auf Baustellen genau beachtet und kontrolliert werden. Dazu ist der Schutz von Bäumen auf Baustellen gemäß der RAS-LP 4 als verbindliche textliche Festsetzung im Bebauungsplan vorzuschreiben und nicht nur wie bisher als textlicher Hinweis.</p> <p>3 Außerdem ist in die textlichen Festsetzungen ausdrücklich aufzunehmen, dass von Beginn der Baumaßnahmen wirksame Schutzzäune um die Wurzelbereiche der zu erhaltenden Bäume für die gesamte Dauert der Bauzeit zu errichten sind. Alle bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der Baumschutz auf Baustellen ohne diese Schutzmaßnahmen regelmäßig unterlaufen wird. Die Schutzmaßnahmen sind durch die Stadt Erlangen auf der Baustelle durchzusetzen und zu kontrollieren.</p> <p>4 Auf den geplanten und vorhandenen Flachdächern ist eine extensive Dachbegrünung verbindlich festzulegen. Diese schützt die Dachhaut vor extremen Witterungseinflüssen, leistet einen Beitrag zur Klimatisierung des Gebäudes und zur Rückhaltung von Regenwasser und bietet Nahrung und einen Lebensraum für blütenbesuchende Insekten wie Bienen und Hummeln. Angesichts des fortgeschrittenen Insektensterbens sollte es keiner Diskussionen mehr bedürfen, eine solche einfache und erprobte Maßnahme standardmäßig festzusetzen.</p> <p>5 Als Maßnahmen für den Klimaschutz sind im Bebauungsplan regenerative und ressourcenschonende Heizungssysteme (z.B. Kraft-Wärme-Kopplung) vorzuse-</p>	<p>Im Ergebnis werden so die vorhandenen Freiflächen „qualifiziert“ und tragen so zur Zielrichtung des Grünkonzeptes der Stadt Erlangen angemessen Rechnung.</p> <p>Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. In Ziff. 4.1 der textlichen Festsetzungen wird geregelt, dass während der Bauphase die zu erhaltenden Bäume einschließlich deren Kronen- und Wurzelbereiche sowie die zu erhaltenden sonstigen Vegetationsbestände vor jeglichen Schäden zu schützen sind.</p> <p>Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. In Ziff. 4.1 der textlichen Festsetzungen wird geregelt, dass während der Bauphase die zu erhaltenden Bäume einschließlich deren Kronen- und Wurzelbereiche sowie die zu erhaltenden sonstigen Vegetationsbestände vor jeglichen Schäden zu schützen sind.</p> <p>Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. Gemäß Ziff. 11.3 der textlichen Festsetzungen wird eine Begrünung der Flachdächer für die Gebäude in den Bauräumen mit zulässigen V und VII Geschossen festgesetzt. Bei höheren Gebäuden ist eine Dachbegrünung aus technischen Gründen (Winderosion) nicht möglich.</p> <p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Das gesamte Planungsgebiet inkl. Neubau soll an die Fernwärmeversorgung der Erlanger Standwerke ange-</p>	

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>hen.</p> <p>6 Als schonendste Form der Außenbeleuchtung ist im Hinblick auf zahlreiche betroffene Insektenarten verbindlich festzusetzen, dass die Lichtstärke auf ein Mindestmaß zu reduzieren ist und der Abstrahlwinkel nur nach unten zu richten ist.</p> <p>7 In den textlichen Festsetzungen ist zu gewährleisten, dass artenschutzrechtlich erforderliche CEF-Maßnahmen schon bereitstehen, bevor die entsprechenden Eingriffe stattfinden.</p> <p>8 Auf den nicht überbauten Teilflächen der Baugrundstücke ist eine flächendeckende Begrünung festzusetzen und die Schaffung von Schotter- und Steinflächen in den Festsetzungen verbindlich auszuschließen.</p>	<p>geschlossen werden.</p> <p>Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. Gemäß Ziff. 5.1 der textlichen Festsetzungen zur Grünordnung (Maßnahmen zur Vermeidung) wird eine insektenfreundliche Beleuchtung festgesetzt.</p> <p>Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. In Ziff. 5.2 der textlichen Festsetzungen zur Grünordnung (CEF-Maßnahmen) werden entsprechende Regelungen vor Rodungs- und Abbrucharbeiten getroffen.</p> <p>Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Durch grünordnerische Festsetzungen werden die un bebauten Flächen als parkartig zu gestaltende Gemeinschaftsgrünflächen hergestellt und erhalten. Notwendige Zugänge und Zufahrten sind davon ausgenommen. Die Gestaltung der Freianlagen erfolgt gemäß Pflege- und Entwicklungsplan (PEPL).</p>	
7.	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung Süd PTI 13 Nürnberg Am Fernmeldeturm 2 90441 Nürnberg	18.12.2018	<p>1 Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien (TKL), deren Bestand und Betrieb weiterhin sicherzustellen ist. Verkehrswege sollen so an die vorhandenen TKL angepasst werden, dass diese nicht verlegt werden müssen. Zur Versorgung des Gebiets sind innerhalb und außerhalb neue TKL zu verlegen. Zum rechtzeitigen Ausbau und der Koordination mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen sollen Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen so früh wie möglich (mind. 3 Monate vor Baubeginn) schriftlich anzuzeigen.</p> <p>2 Es wird um folgende Festsetzungen im Bebauungsplan gebeten: In allen Straßen und Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von 0,3 m für die Unterbringung der TKL vorzuse-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Soweit technisch möglich, werden die Hinweise in der Planung und Ausführung der Erschließung berücksichtigt. Die Deutsche Telekom GmbH wird in die Umsetzung rechtzeitig eingebunden. Die Vorhabenträgerin wurde diesbezüglich in Kenntnis gesetzt.</p> <p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Da die Verkehrsflächen ausreichend dimensioniert sind und alle erforderlichen Leitungstrassen aufnehmen können bzw. zum Teil schon vorhanden sind, ist eine Festsetzung zur Sicherung einzelner Trassen nicht erforderlich. Die konkrete Trassenführung ist bzw. wäre Be-</p>	

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			3	<p>hen.</p> <p>Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das insbesondere Abschnitt 3 des Merkblatts über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu beachten.</p>	<p>standteil der weiterführenden Planungen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Pflege- und Entwicklungsplans (PEPL):</p> <ul style="list-style-type: none"> - wird für einen weitgehenden Baumerhalt gesorgt - werden Baumfällungen fachgerecht durch Neupflanzungen ersetzt - wird die Grünausstattung des Planungsgebiets gemäß PEPL verbessert - wird die Grünanlagenausstattung des Planungsgebiets gemäß PEPL verbessert.
8.	Erzbischöfliches Dekanat Erlangen - Dekan - Mozartstr. 29 91052 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
9.	Evang.-Lutherische Erlöserkirche Erlangen Neckarstraße 18 91052 Erlangen	07.01.2019	1	<p>Wir sehen die Notwendigkeit, in der Stadt Erlangen durch eine sogenannte Nachverdichtung bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Am Anger wird dies durch Projekte der GEWOBAU ja bereits durch verschiedene Maßnahmen vollzogen bzw. geplant (Mainstr. / Johann-Jürgen-Str., Hertleinstr. / Am Anger, Michael-Vogel-Str.). Vor einigen Jahren wurde von der Stadt im Blick auf die Isarstraße bereits eine Nachverdichtung geprüft. Damals kam man zu dem Schluss, dass eine Nachverdichtung um ca. 70 Wohneinheiten angemessen wäre. Nun wird eine Nachverdichtung mit insgesamt ca. 250 Wohneinheiten (Beschlussvorlage vom 06.12.2016) geplant. Die am 12.12.18 vorgelegten Planungen für die Isarstr. gehen über die ursprünglichen Planungen hinaus. Das Hochhaus soll nun 18 statt 17 Stockwerke haben. Eine „maßvolle Nachverdichtung“ (Beschlussvorlage) sieht unseres Erachtens anders aus. Vielmehr wird eine massive Verdichtung der Bauten in der Isarstraße geplant.</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die hohe Nachfrage an Wohnraum in Erlangen erfordert - abweichend von der beschriebenen früheren Strategie – eine intensivere Nutzung bestehender Potenziale. Mit dem Beschluss vom 22.07.2014 hat der UVPA die Verwaltung beauftragt, die nächsten Planungsschritte zur städtebaulichen Nachverdichtung im Bereich technischer und sozialer Infrastruktur durchzuführen. Das Planungsgebiet weist hierfür gute Voraussetzungen auf. Das Nachverdichtungspotenzial von ca. 210 zusätzlichen Wohnungen wurde im Rahmen des Wettbewerbs nachgewiesen. Das Wettbewerbsergebnis liegt dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 135 zugrunde.</p> <p>Eine Hochhausbebauung ist typisch für dieses Gebiet. Der Entwurf greift diese Typologie bei einem der vorgesehenen Gebäude mit XVIII Geschossen auf. Durch die Planung des Hochhauses sind keine Auswirkungen auf Belichtung und Belüftung neu geplanter und bestehen-</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			2	<p>Wir sehen aufgrund der Planungen folgende Probleme für unser Stadtviertel:</p> <p>a) Bei der Versammlung wurde geäußert, dass die geförderten Wohnungen in den beiden betreffenden Gebäuden gebündelt und separat über Treppenhäuser zugänglich sein sollen. Das stellt unserer Meinung nach eine Diskriminierung dar und fördert eine Separierung unterschiedlicher Gesellschaftsschichten. Der Mieterbeirat der GEWOBAU hat (GEWOBAU aktuell 3/18 Nr. 36, S.11) eine Konzentration bestimmter Personengruppen abgelehnt und eine gerechte Verteilung nach den Einkommensgruppen gefordert. Gerade in einem „Sozialen Brennpunkt“ ist die Marginalisierung bestimmter Personengruppen zu vermeiden. Wir fordern eine sozial ausgewogene Belegung der Wohnungen.</p>	<p>der Wohnbebauung zu erwarten. Dies wurde im Rahmen des Bebauungsplans überprüft. Die Erhöhung auf 18 Stockwerke stellt die geplante Wohngeschossfläche sicher und ist städtebaulich erwünscht, um ein Höchstmaß an Freifläche zu erhalten und die Neubebauung gegenüber der Bestandsbebauung zu akzentuieren.</p> <p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin hat sich im Rahmen des Städtebaulichen Vertrags zum Bau von geförderten Wohnungen mit einem Anteil von 25 % der neu zulässigen Geschossfläche verpflichtet. Die Errichtung des geförderten Wohnungsbaus erfolgt gemäß dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) und den Wohnraumförderbestimmungen (WFB). Die Beurteilung, es handele sich um eine Marginalisierung bestimmter Personengruppen ist nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil – der geförderte Wohnungsbau wird in der gesamten Wohnanlage integriert errichtet. Ebenso wird durch Lärmschutzmaßnahmen und Modernisierung der Außenanlagen sowie durch eine Verbesserung des Freiraumangebots und der Freiflächenqualität auch ein Beitrag für eine soziale Gemeinschaft geleistet. Die Regelung der Verteilung erfolgt nicht auf Bebauungsplanebene.</p>
			3	<p>b) Die Verkehrssituation wird sich weiter verschlechtern. Schon jetzt reichen die Parkplätze bei weitem nicht aus. Stellplätze der GBW werden von den Mietern nicht mit angemietet. Wir schlagen vor, dass das geplante Parkhaus zumindest für die Zeit der Baumaßnahmen allen Anwohnern kostenfrei zur Verfügung gestellt wird, um das Problem des ruhenden Verkehrs zu minimieren. Ebenso sehen wir eine Überlastung der Neckarstr., insbesondere während der Bauzeit, die Schulkinder und Radfahrer besonders gefährdet. Hier erwarten wir eine</p>	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Gemäß der Verkehrsuntersuchung weist der Knotenpunkt Isarstraße / Neckarstraße im Bestand und Prognose-Nullfall eine Belastung von ca. 2.000 Kfz-Fahrten/24h auf. Im Prognose-Planfall steigt die Verkehrsmenge auf ca. 2.600 Kfz-Fahrten/24h an. Der Anteil der Morgenspitzenstunde beträgt gemäß der Zählung ca. 6,6% und der der Abendspitze ca. 8,8% am Tagesverkehr. Der Zuwachs der Kfz-Verkehre im Prognose-Planfall in der maßgeblichen Abendspitzenstunde</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				aufmerksame Beobachtung sowie ggf. regulierende Maßnahme.	<p>beläuft sich auf ca. 50-60 Kfz-Fahrten/h.</p> <p>Der westliche Ast Isarstraße, von dem auch in Höhe der Erlöser-Kirche die übergeordnete Radachse abzweigt, hat Verkehrsstärken von ca. 700 Kfz-Fahrten/24h im Bestand und Prognose-Nullfall sowie ca. 1.100 Kfz-Fahrten/24h im Prognose-Planfall. Der Spitzenstundenanteil beträgt gemäß der Zählung in der Morgenspitze ca. 6,5% und in der Abendspitze ca. 7,7% jeweils am Tagesverkehr. Der Zuwachs der Kfz-Verkehre im Prognose-Planfall in der maßgeblichen Abendspitzenstunde beläuft sich auf ca. 30-40 Kfz-Fahrten/h.</p> <p>Die Leistungsfähigkeitsberechnungen weisen für den Knotenpunkt Isarstraße / Neckarstraße zu den beiden maßgeblichen Spitzenstunden die besten Qualitätsstufen A und B für den Planfall auf.</p> <p>Aufgrund der vergleichsweise geringen resultierenden Verkehrssteigerungen durch die vorgesehene Verdichtung der Siedlung an der Isarstraße ist keine veränderte Situation in der Verkehrssicherheit gegenüber heute zu erwarten. Die gemäß der Richtlinie von Stadtstraßen (RASt 06) für Wohnstraßen angegebene Verkehrsstärke mit Werten unter 400 Kfz/h wird dabei bei Weitem in allen 3 Knotenpunktzufahrten nicht erreicht.</p> <p>Neben dem zahlenmäßigen Ersatz wegfallender, bestehender Stellplätze, werden neue Stellplätze in ausreichender Anzahl für die neue Wohnbebauung geschaffen.</p> <p>Der Vorschlag zur kostenfreien Nutzung der Parkplätze im Gemeinschafts-Parkdeck während der Baumaßnahmen wird der Vorhabenträgerin übergeben.</p> <p>Die Vorhabenträgerin hat sich im Städtebaulichen Ver-</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			4	c) Die soziale Infrastruktur wird durch den Umfang der geplanten Nachverdichtung überfordert. Die Kinderbetreuungseinrichtungen am Anger sind schon jetzt überfüllt. Es fehlen klare Aussagen über Art und Umfang der geplanten Kindertagesstätte in den Neubauten. Die geplanten Wohnungsgrößen legen es nicht nahe, dass in die neuen Wohnungen viele Familien mit Kindern einziehen werden. Es scheint uns auf jeden Fall eine intensive Begleitung durch ein Quartiersmanagement notwendig. Hier sollte auch der Bauherr in die Pflicht genommen werden.	<p>trag im Rahmen des Vollzugs des Bebauungsplans zur Planung und Herstellung einer Radwegeausleitung im Bereich Neckarstraße / Isarstraße verpflichtet. Die Planung und Herstellung dieser Ausleitung wird mit der Stadt Erlangen abgestimmt und umgesetzt. Den Belangen der Fahrrad-Haupttrouten wird somit Rechnung getragen.</p> <p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Im Planungsgebiet ist eine zusätzliche/neue Kinderbetreuungseinrichtung vorgesehen, um die Versorgung des Gebiets zu verbessern. Ihre Errichtung wurde mit dem Stadtjugendamt abgestimmt und wird über den Städtebaulichen Vertrag geregelt.</p> <p>Im Planungsgebiet ist bereits eine bestehende Anlaufstelle für soziale und gemeinschaftliche Belange in Form des Stadtteilhauses vorhanden und wird von der Stadt mit eigenem Personal betrieben. Darüber hinaus ist ein Gemeinschaftsraum im Planungsgebiet geplant. Ein gefördertes städtebauliches Quartiersmanagement erfolgt bisher in der Stadt Erlangen nur in Gebieten der „Sozialen Stadt“.</p>
			5	d) Wir befürchten auch durch die Erhöhung der (ohnehin bereits hohen) Bevölkerungsdichte am Anger mögliche Probleme im Zusammenleben der Menschen auf dichtem Raum. Eine lebenswerte Wohnraumumgebung, wie sie derzeit durch die großzügigen Grünflächen noch realisiert ist, wird durch die geplante intensive Bebauung vernichtet.	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Durch Lärmschutzmaßnahmen und Modernisierung der Außenanlagen sowie einer Verbesserung des Freiraumangebots und der Freiflächenqualität wird auch ein Beitrag für eine soziale Gemeinschaft für die Bewohner des Angers geleistet. Darüber hinaus wird die öffentliche Zugänglichkeit von Spiel- und Freiflächen im städtebaulichen Vertrag geregelt.</p>
			6	Grundsätzlich halten wir den Umfang und die Größenordnung der Maßnahme für weit überdimensioniert. Eine Reduktion auf 3 Punkthäuser, davon eines mit maximal 15 Geschossen hielten wir gerade noch für erträglich.	<p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die städtebauliche und verkehrliche Verträglichkeit von ca. 210 zusätzlichen Wohneinheiten wurde fachgutachterlich nachgewiesen. Dem Bebauungsplan liegt der</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
					Siegerentwurf des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs zugrunde.
10.	Kath. Kirchengemeinde Hl. Kreuz Langfeldstraße 36 91058 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
11.	Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. Geschäftsstelle Nürnberg- Fürth-Erlg. z.H. Frau Bianca Fuchs Humboldtstr. 98 90459 Nürnberg			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
12.	Landratsamt Erlangen - Höchststadt SG 62 Marktplatz 6 91054 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
13.	Landratsamt Erlangen- Höchststadt Staatl. Gesundheitsamt Schubertstraße 14 91052 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
14.	Natur- und Umwelthilfe e.V. Pechweiherstraße 3 91056 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
15.	Naturschutzgemeinschaft Erlangen e.V. c/o Herrn Helmut Dörfler			Keine Rückmeldung.	Entfällt.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
	Koldestraße 8 b 91052 Erlangen				
16.	Planungsverband Region Nürnberg Hauptmarkt 16 90403 Nürnberg	06.12.2018		Eine Behandlung im Planungsausschuss ist nicht erforderlich.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
17.	Polizeiinspektion Erlangen-Stadt Schornbaumstr. 11 91052 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
18.	Regierung von Mittelfranken Höhere Landesplanungsbehörde SG 800 Promenade 27 91522 Ansbach	13.12.2018		Kein Einwand.	Entfällt.
19.	Staatl. Bauamt Nürnberg Straßenbau Postfach 4757 90025 Nürnberg	11.12.2018		Kein Einwand.	Entfällt.
20.	Staatliches Schulamt der Stadt Erlangen Henri-Dunant-Straße 4 91058 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
21.	Stadt Erlangen Untere Denkmalschutzbehörde Gebbertstraße 1 91052 Erlangen	10.12.2018		Das Gebäude, das direkt an der Neckarstraße errichtet werden soll, wird in der Nähe eines Baudenkmals nach Art. 1 Denkmalschutzgesetz stehen. Der Neubau muss sich daher zu besonderem Maß in die vorhandene Bebauung einfügen. Die äußere Gestaltung ist daher mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Denkmal-	Die Stellungnahme wird bereits berücksichtigt. Die städtebauliche Verträglichkeit der Neuplanung wurde im städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb nachgewiesen. Das Wettbewerbsergebnis liegt dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 135 zugrunde. Der Entwurf greift die Höhenentwicklung der vorhandenen Bebauung im Umfeld auf und schafft so

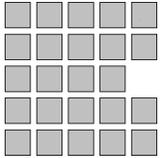
Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				pflege abzustimmen.	einen maßvollen Übergang zur angrenzenden Nachbarschaft. Die Hinweise werden der Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben. Die Abstimmung der äußeren Gestaltung erfolgt auf der nachgeordneten Planungsebene.
22.	Stadt Fürth Stadtplanungsamt Hirschenstraße 2 90762 Fürth	10.12.2018		Kein Einwand.	Entfällt.
23.	Stadt Nürnberg Stadtplanungsamt Lorenzer Straße 30 90402 Nürnberg	28.11.2018		Kein Einwand.	Entfällt.
24.	Stadt Schwabach Stadtplanungsamt Postfach 2120 91124 Schwabach			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
25.	Stadtjugendring Erlangen Gebbertstraße 1 91054 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
26.	Stadtteilbeirat Anger/Bruck Herrn Vorsitzenden Martin Jürgen Müller Noetherstraße 57 91058 Erlangen			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
27.	Tennet TSO GmbH Bereich Leitungen Luitpoldstraße 51 96052 Bamberg	30.11.2018		Keine Anlagen im Planungsbereich.	Entfällt.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
28.	VGN Verkehrsverbund Großraum Nürnberg Rothenburger Str. 9 90443 Nürnberg			Keine Rückmeldung.	Entfällt.
29.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Südwestpark 15 90449 Nürnberg	08.01.2019		Eine Ausbauentscheidung trifft Vodafone nach internen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dazu erfolgt eine Bewertung entsprechend Ihrer Anfrage zu einem Neubaugebiet.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Der Hinweis wird der Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben.
30.	Wasserwirtschaftsamt Nürnberg Postfach 90041 Nürnberg Email: poststelle@wwa- n.bayern.de	11.12.2018	1	<u>Gewässerschutz und Abwasserentsorgung</u> Da aufgrund der vorherrschenden Bodenverhältnisse eine Versickerung von anfallendem Regenwasser nicht möglich ist, wird aus fachlicher Sicht dem Bau der Regenrückhaltebecken und der Einleitung in den Mischwasserkanal zugestimmt. Die Beckenvolumina und der abzugebende Drosselabfluss sind nach DWA-A 117 zu dimensionieren. Die wasserdurchlässigen Belagsarten im Bereich von Pkw-Stellplätzen und Feuerwehrflächen sind aus fachlicher Sicht möglich.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Dies ist Gegenstand der nachgeordneten Planungsebene.
			2	<u>Grundwasser- und Bodenschutz</u> Auf dem Grundstück mit der Flurnummer 384/3 der Gemarkung Erlangen befindet sich eine Altlastenverdachtsfläche. Eine historische Recherche ergab, dass sich dort eine chemische Reinigung befand. Im Zuge einer Bauwasserhaltung im Jahr 2012 wurde eine Grundwasserbelastung mit LHKW festgestellt. In der Begründung des Bebauungsplans fehlt ein Hinweis auf diese Belastung. Laut der Bodenluftuntersuchung des Ingenieurbüros Schulze & Lang vom 05.02.2018 konnte der Verdacht einer Kontamination des Bodens mit LHKW im Bebauungsbereich nicht bestätigt werden. Auf die vorhandene Grundwasserbelastung und ggf. daraus resultierende Einschränkungen bei Grundwassernutzungen wird nicht eingegangen.	Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt. Es wurde eine Bodenluftuntersuchung (Februar 2018) durchgeführt, bei der westlich der Grundstücksgrenze der Fl.Nr. 384/3 vier Bodenproben entnommen und auf ihren Anteil an LHKW analysiert wurden. Eine Kontamination des Untergrundes mit LHKW wurde nicht nachgewiesen. Für die Neuplanung sind daher keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Der Bebauungsplan schreibt den genehmigten und ausgeführten Bestand fest. Auf dem Flurstück selbst wurden keine Bodenproben entnommen. Somit bestehen hier weiterhin der Verdacht einer Grundwasserbelastung und ggf. daraus resultierende Einschränkungen bei Grundwassernutzungen. Eine Untersuchung und falls erforderlich eine Sanierung können ggf. im Rahmen einer amtlichen Anordnung und Durchführung der zuständigen

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
				Zur abschließenden Beurteilung der Altlastensituation und den sich ggf. daraus ergebenden Erfordernissen sind weitere Untersuchungen bezüglich Altlasten durchzuführen. Das weitere Vorgehen ist mit dem Amt für Umweltschutz und Energiefragen der Stadt Erlangen abzuklären.	Behörde oder eines künftigen Bauvollzugs im Sinne eines zulässigen Konflikttransfers durch die zuständige Abteilung für Bodenschutz angeordnet werden. Die Begründung des Bebauungsplans wird dahingehend entsprechend angepasst.
31.	Bayer. Landesamt für Denkmalpflegeabt. B – Koordination Bauleitplanung 80076 München	17.12.2018	1	<u>Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange:</u> Das nördlichste Gebäude befindet sich in unmittelbarer Nähe des Baudenkmals „Evang.-Luth. Erlöserkirche“, D-5-62-000-1030. Details zur Fassadengestaltung sind gemäß Art. 6 BayDSchG mit den Denkmalbehörden abzustimmen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Der Hinweis wird der Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben. Die Abstimmung der äußeren Gestaltung erfolgt auf der nachgeordneten Planungsebene.
			2	<u>Bodendenkmalpflegerische Belange:</u> Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im Planungsgebiet keine Bodendenkmäler bekannt. Mit dem Hinweis auf die Meldepflicht für Bodendenkmäler besteht Einverständnis. Treten bei o.g. Maßnahme Bodendenkmäler auf, sind diese unverzüglich gemäß Art. 8 BayDSchG zu melden und eine Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorzunehmen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Hinweise werden aufgenommen bzw. analog berücksichtigt.
32.	Erlanger Stadtwerke AG Äußere Brucker Straße 33 91052 Erlangen	08.01.2019	1	<u>Elektrizitätsversorgung:</u> Die im Bereich des Bebauungsplans vorhandenen Gebäude sind bereits an das Elektrizitätsnetz der Erlanger Stadtwerke angeschlossen. Die Versorgung erfolgt über mehrere Mittelspannungskabel (20 kV) von der Isarstraße. Zur Versorgung der neuen Gebäude wird die Errichtung einer neuen Transformatorenstation erforderlich.	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Nach erneuter Stellungnahme (vom 22.02.2019) der Erlanger Stadtwerke sind die vorhandene Transformatorenstation im Planungsgebiet (Isarstraße 77) sowie außerhalb des Planungsgebiets (Isarstraße 43) für die Bedarfe von Bestand und Neuplanung ausreichend bemessen. Damit halten die Erlanger Stadtwerke nicht

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			<p>Die für die Transformatorenanlage notwendige Fläche ist im beiliegenden Plan vom 11.12.2018 dargestellt (Fl.Nr. 390/2) und ist als Fläche für die Elektrizitätsversorgung unter Punkt 5.12 der Begründung zum Bebauungsplan festzusetzen. Diese Fläche wird von den ESTW erworben. Die zur Versorgung der neuen Gebäude benötigte elektrische Leistung muss im Vorfeld der Entwurfsplanung verbindlich mitgeteilt werden.</p> <p>2 Wasserversorgung: Das im Bebauungsplan dargestellte Gebiet soll aus der vorhandenen Trinkwasserleitung versorgt werden. Diese Trinkwasserleitung ist im Sanierungskonzept der ESTW enthalten ist steht zur Erneuerung im gesamten Bereich der Isarstraße und Teile der Neckarstraße an. Die zur Versorgung der neuen Gebäude benötigte Wassermengen müssen im Vorfeld der Entwurfsplanung mitgeteilt werden.</p> <p>3 Fernwärmeversorgung: Die vorhandenen Gebäude und die neuen Gebäude sollen mit Fernwärme versorgt werden. Zur wirtschaftlichen Versorgung aller Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplans wurden bereits Angebote zur Fernwärmeversorgung erstellt.</p> <p>Zu Punkt 6.2 wird gebeten, die Versorgung des Baugebiets mit Fernwärme durch die Erlanger Stadtwerke festzusetzen.</p> <p>4 Allgemein: Es befinden sich in allen an das Baugebiet angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen (Fahrbahnen und Gehwege) Versorgungsleitungen (Gas-, Wasser-, Mittelspannungs-, Niederspannungs-, Info- und Lichtwellenleiterkabel. Sind aufgrund der Bebauung Umverlegungen erforderlich, so sind die anfallenden Kosten vom Veranlasser zu tragen.</p>	<p>weiter an der Festsetzung des Transformatorenstandortes fest.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird an die Vorhabenträgerin zu Beachtung übergeben. Die Wasser- und Löschwasserversorgung wird mit den ESTW im Vorfeld der Entwurfsplanung abgestimmt und in der nachgeordneten Planungsebene behandelt.</p> <p>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Das gesamte Planungsgebiet inkl. Neubau wird soll an die Fernwärmeversorgung der Erlanger Standwerke angeschlossen werden. Die Versorgungsverpflichtung des Planungsgebiets mit Fernwärme kann nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Ein Anschluss ist jedoch seitens des Vorhabenträgers wünschenswert und soll über einen privatrechtlichen Vertrag zwischen den Stadtwerken Erlangen und der Vorhabenträgerin geregelt werden.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird an die Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben.</p>	

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
			5	Bei Baumpflanzungen im Bereich der Leitungen und gem. DVGW-Regelwerk GW 125 „Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ sind die Nutzungszonen für Bau- und Betriebsmaßnahmen zu berücksichtigen. Bei Unterschreitung von Abständen unter 2,5 m sind Schutzvorkehrungen durch den Veranlasser zu treffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Einhaltung von Mindestabständen ist Gegenstand der nachgeordneten Planungsebene im Bauvollzug. Die Hinweise werden der Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben.
			6	Zur Sicherstellung der Erschließung, vor allem zur Errichtung der Trafostation und der Erschließung mit Fernwärme, ist zwingend ein Erschließungsvertrag zwischen dem Erschließungsträger und den Erlanger Stadtwerken abzuschließen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird an die Vorhabenträgerin zur Beachtung übergeben.
			7	Für Verteilleitungen auf privaten Flächen sind dingliche Sicherungen erforderlich. Liefer- und Unterhaltsgrenze wird unmittelbar nach Eintritt aus den mit Leitungsrecht gesicherten Flächen in die unmittelbar angrenzenden Anschlussräume (Übergabepunkte).	Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt. Die Darstellung der Sparten zur technischen Versorgung des Planungsgebiets ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Abstimmung erfolgt in der nachgeordneten Planungsebene.



Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen – Isarstraße –
 Beteiligung der städtischen Ämter und Dienststellen
 hier: Änderungsvorschläge aufgrund verwaltungsinterner Abstimmung

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
1			1	Der Erläuterungsbericht „Pflege- und Entwicklungsplanung zur Nachverdichtung (Bebauungsplan Isarstraße Nr. 135) in Erlangen wurde nachgereicht. Die zeichnerischen Inhalte wurden in den Konzeptplan Freianlagen (Anlage 7) integriert. Der Textteil zum PEPL ist eigenständig und daher als Anlage in der Begründung aufzuführen. Die Projektnotizen 1 und 2 (in Anlage 6) sind entbehrlich, da sie bereits in die saP eingearbeitet wurden.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Anlagen zur Begründung des Bebauungsplans werden entsprechend angepasst. Der Textteil zum PEPL wird aufgenommen.
			2	Anmerkungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung (saP): Seite 9, CEF 3 Satz ändern zu: „Anbringen von 10 Nistkästen für Höhlen- und Nischenbrüter ...“	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassagen werden entsprechend angepasst.
			3	Seite 27, Gutachterliches Fazit: Im Falle der Fledermäuse kann ein Restrisiko für baubedingte Schädigungen oder Individuentötungen nicht völlig ausgeschlossen werden. Die erforderliche artenschutzrechtliche Ausnahme genehmigung ist noch vor Rechtskraft des Bebauungsplanes bei der höheren Naturschutzbehörde zu beantragen.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Gebäudeabriss und Rodung von Höhlenbäumen finden ggf. außerhalb der unproblematischen Zeiträume September / Oktober statt. Deshalb ist für in Gebäudestrukturen oder Höhlenbäumen überwinternde Fledermausarten ein Restrisiko vorhanden. Für diesen Fall wurde ein entsprechender Antrag bei der höheren Naturschutzbehörde gestellt und mit Schreiben vom 22.02.2019 positiv beschieden.
			4	Anmerkungen zum Planwerk bzw. den Festsetzungen: 5.1 und 5.2: Jeweils hinter „... verbindlichem Pflege- und Entwicklungsplan“... (Anlage 7 zur Begründung) einfügen, wenn damit das „Konzept Freianlagen inkl. Maßnahmen Pflege- und Entwicklungskonzept + saP“ gemeint ist.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage sowie die Anlage werden entsprechend ergänzt.

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
				<p>Der Erläuterungsbericht „Pflege- und Entwicklungsplanung zur Nachverdichtung (Bebauungsplan Isarstraße Nr. 135) in Erlangen – der nachgeliefert wurde – wäre als ergänzende Anlage zu nennen.</p>	
			5	<p>Ziffer 5. um Ziffer 5.3 ergänzen: Die Funktionsfähigkeit der gem 5.2 festgesetzten Maßnahmen ist in den Jahren 1 und 3 nach Herstellung durch fachkundiges Personal zu überprüfen und dauerhaft sicherzustellen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Festsetzungen zum Bebauungsplan werden entsprechend ergänzt.</p>
			6	<p>Anmerkungen zur Begründung: Seite 19, Ziffer 5.17.1: 2. Satz ändern zu: „... (s. Anlage 7 und 8) vorzunehmen...“</p> <p>Seite 20, Ziffer 5.17.2 1. Satz ändern zu: „... (s. Anlage 7 und 8) berücksichtigt.“</p> <p>CEF 3 ändern zu „...Nistkästen für Höhlen- und Nischenbrüter“.</p> <p>Seite 23, Ziffer 6.3 2. Satz ändern zu: „... (vgl. Anlage 7 und 8).“</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Verweise in der Begründung des zum Bebauungsplan sowie Textpassagen werden entsprechend angepasst.</p>
			7	<p>Anmerkungen zum Konzept Freianlagen inkl. Maßnahmen Pflege- und Entwicklungskonzept + saP: Ergänzen: 4.3.2.1.3 (= V 3a) Ändern: 4.3.2.3.2 (in der Klammer die 0 durch = ersetzen).</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Das Konzept wird entsprechend angepasst.</p>
			8	<p>In der Liste Baumbewertungen sind Bäume mit Ersatzwert berechnet, die nicht der Erlanger Baumschutzverordnung unterliegen. Auch bei mehrstämmigen Bäumen muss der Stammumfang von 80 cm bei mind. einem Stämming erreicht sein. Von daher unterliegt z.B. der Baum Nr. 172 (Stu in cm : 79/69) nicht der Baumschutz-</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Liste der Baumbewertung wird entsprechend der genannten Anforderungen überarbeitet, so dass sie den Regelungen der Erlanger Baumschutzverordnung entspricht. Nicht geschützte Bäume wurden aus der Liste entfernt.</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
			9	<p>verordnung.</p> <p>In der Liste Baumwertberechnung sind alle mehrstämmigen Bäume neu zu berechnen. Es ist nicht der Durchschnittswert der Stämme zu verwenden, sondern nur der stärkste Stamm zur Berechnung heranzuziehen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Liste der Baumbewertung wird dahingehend überarbeitet, dass bei mehrstämmigen Bäumen nur der stärkste Stamm zur Berechnung herangezogen wird.</p>
2			1	<p>Mögliche Schallreflexionen durch die neuen Gebäude und die Schallschutzwand wurden in der abschließenden schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung Nr. M127901/06 vom 20.07.2017 untersucht. Hier sind keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die zugrunde gelegte Annahme einer beidseitig hochabsorbierenden Ausführung der Lärmschutzwand ist unter Nr. 15.1 festgesetzt. Der Zusatz „Sie muss den Erfordernissen der ZTV-Lsw 06 (zusätzliche Technische Vertragsbed. und RL für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen) genügen.“ fehlt noch. Verweis auf die Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung (Nr. M127901/09) vom 06.02.2018 Nr. 7.3, 1. Absatz.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage wird entsprechend angepasst.</p>
			2	<p>In Anlehnung an die schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung (Nr. M127901/06) vom 20.07.2017, Nr. 7.3 von mehreren Tiefgaragenrampen auszugehen. In den Festsetzungen des B-Plans (Nr. 17.4) werden die Begriffe „Parkdeck“ und „Parkhaus“ verwendet. Empfehlung: einen einheitlichen Begriff, z.B. Parkhaus nutzen.</p> <p>Folgende Änderungen: Festsetzungen Nr. 17.1: Die im Plan festgesetzte Schallschutzwand ist mit einer Höhe von 5m bezogen auf den Höhenbezugspunkt von 282,5 m ü. NN zu errichten. Die Schallschutzwand muss ein bewertetes Schalldämm-Maß $R_w \geq 25$ dB aufweisen und ist beidseitig hochabsorbierend zu verkleiden. Sie muss den Erfordernissen der ZTV-Lsw 06 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Begrifflichkeiten werden in den Bebauungsplanunterlagen vereinheitlicht und entsprechende Textpassagen angepasst.</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
				<p>Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen) genügen.</p> <p>Nr. 17.3.: ...Ein entsprechender Nachweis über die Einhaltung der in Festsetzung Nr. 17.2 und 17.3 genannten Anforderungen ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.</p> <p>Nr. 17.4: Gemeinschaftsgarage / Parkhaus: ...R_{W,R}... Bei der Errichtung der Tiefgaragen- und Parkhauszu- und -ausfahrt sind eine Entwässerungsrinnen sowie ein Garagentore ... des Parkdeckshauses ...</p>	
3			1	<p>In der Begründung, Punkt 6.5, ist folgende Formulierung enthalten: Im Bereich des bestehenden Stadtteilhauses im WA 2 (Fl.Nr. 384/3) bestand ein Altlastenverdacht auf leichtflüchtige Halogenkohlenwasserstoffe (LHKW), der sich bei früheren Untersuchungen im Zuge der Realisierung der heute bestehenden Gebäude nicht bestätigte.</p> <p>Der Aussage kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>Es liegen keine Untersuchungen vor, die die Aussagen bestätigen würden. Vielmehr ist es so, dass erst die Untersuchungen, die während der Realisierung des bestehenden Gebäudes durchgeführt wurden, einen Verdacht auf Altlasten ergaben.</p> <p>In der Begründung fehlt auch der Hinweis auf die vorhandene Grundwasserbelastung und evtl. daraus resultierende Einschränkungen bei Grundwassernutzungen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Aussage wird in der Begründung zum Bebauungsplan entsprechend berichtigt. Die Textpassage wird entsprechend ergänzt. Es wurde eine Bodenluftuntersuchung (Februar 2018) durchgeführt, bei der westlich der Grundstücksgrenze der Fl.Nr. 384/3 vier Bodenproben entnommen und auf ihren Anteil an LHKW analysiert wurden. Eine Kontamination des Untergrundes mit LHKW wurde nicht nachgewiesen. Für die Neuplanung sind daher keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Der Bebauungsplan schreibt den genehmigten und ausgeführten Bestand fest. Somit bestehen hier weiterhin der Verdacht einer Grundwasserbelastung und ggf. daraus resultierende Einschränkungen bei Grundwassernutzungen. Eine Untersuchung und falls erforderlich eine Sanierung können ggf. im Rahmen einer amtlichen Anordnung und Durchführung der zuständigen Behörde oder eines künftigen Bauvollzugs im Sinne eines zulässigen Konflikttransfers durch die zuständige Abteilung für Bodenschutz angeordnet werden. Die Begründung des Bebauungsplans wird dahingehend</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
					entsprechend angepasst.
4			1	<p><u>Zu den zeichnerischen Festsetzungen:</u> Die Tiefgaragenzufahrt im WA 1 ist ggf. missverständlich dargestellt. Die derzeitige Länge der Rampenanlage ist nicht geeignet, unter Beachtung der Anforderungen der § 3 und 5 GaStellV den notwendigen Höhenunterschied vom Straßenniveau bis zu überdeckelten TG-Einfahrt zu leisten. Hierbei sind auch die unter Festsetzung Ziff. 9.5 genannten Bodenaufbauten über der TG zu berücksichtigen. Derzeit weist die dargestellte Rampe eine Länge i.M. von ca. 14 m auf. Diese Länge ist nach Maßgabe des § 3 GaStellV lediglich geeignet, einen max. Höhenunterschied von 1,80 m zu bewältigen (3 m x 0,05 + 11 m x 0,15). Um planerische Überprüfung wird gebeten.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Für die benannte Situation der Tiefgaragenrampe liegt bereits eine Vorplanung vor, welche die angesprochenen Aspekte berücksichtigt. Die in der Planzeichnung abgebildete Tiefgaragenrampe stellt lediglich den sichtbaren, überdachten Bereich der Rampe über Geländeoberkante (GOK) dar (ca. 14,0 m). Der restliche Bereich (ca. 6,0 m) befindet sich unter GOK und ist daher in der Planzeichnung nicht berücksichtigt. Dies wird in der Begründung entsprechend textlich erläutert.</p>
			2	<p><u>Ziff. 4.3, Maß der baulichen Nutzung, hier: GRZ II (vgl. hierzu auch Ziff. 5.4. im Begründungsteil):</u> Für das WA 2 soll eine max. GRZ II von 0,8 zugelassen werden und wird mit der Bestandssituation begründet. Anmerkung: die Anforderungen des § 19 Abs. 4 BauNVO werden abweichend von den Darstellungen im Begründungsteil verstanden: - Im WA liegt gem. § 19 Abs. 4 BauNVO die max. zulässige GRZ II bei 0,6 (= 0,4 + 0,2). - Die im Begründungsteil angeführte „Kappungsgrenze“ der GRZ II von 0,8 (§ 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO) hat seine Bedeutung z.B. in einem MI oder MD (gem. § 17 BauNVO max. zul. GRZ = 0,6). Die GRZ II (+ 50%) läge rechnerisch bei 0,9, wird aber unter Maßgabe des § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO auf max. 0,8 begrenzt. Bitte um Überprüfung, ob im Begründungsteil (Seite 12</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Argumentation ist rechtskonform nach § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO (abweichende Bestimmung im Bebauungsplan). Die Begründung wird dahingehend ergänzt.</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
			<p>3 oberster Absatz zum WA 2) mit „Die maximale GRZ von 0,8 wird jedoch gewährleistet“ rechtskonform argumentiert wird.</p> <p><u>Ziff. 9.2, Ersatz von entfallenen Stellplätzen (vgl. hierzu auch Ziff. 8.2 im Begründungsteil):</u> Für den Vollzug dieser Festsetzung wird um Festlegung einer fixen Anzahl der Bestandsstellplätze gebeten. Die im Begründungsteil genannten <u>ca. 245 Stellplätze</u> sind für den Vollzug nicht geeignet. Sinnvoll wäre die tatsächlich vorhandene Stellplatzanzahl des Bestandes zu ermitteln und per Festsetzung zu sichern. Weiter wird empfohlen, die im Begründungsteil als <u>„genehmigte“</u> bezeichneten Stellplätze nicht als solche aufzuführen (nicht alle vorhandenen Stellplätze unterlagen einer Genehmigungspflicht. Hat eine Überprüfung anhand der Archivakten stattgefunden?). Politisch ist aufgrund des im Quartier vorhandenen Parkdruckes gewünscht, dass entfallene Bestandsstellplätze zahlenmäßig ersetzt werden.</p> <p>4 <u>Ziff. 9.4, Gliederung oberirdischer Stellplätze durch Baumpflanzungen:</u> Die Festsetzung ist recht unpräzise formuliert. Sie sieht je 6 Stellplätze eine Baumpflanzung in Pflanzstreifen vor. Kann dieser Pflanzstreifen auch zwischen Stellplatzstreifen liegen oder soll der Stellplatzstreifen nach max. 6 Stellplätzen unterbrochen und gegliedert werden? Besteht die Forderung dieser Festsetzung zusätzlich zu den Anforderungen des § 4 Abs. 2 der Erlanger Stellplatzsatzung (StS) oder ersetzt sie diese (lt. StS eine Baumpflanzung je 10 Stellplätze)?</p> <p>Empfehlung: keine Sonderregelung hinsichtlich gliedernder Baumpflanzungen einzuführen, sondern die Vorgaben des § 4 Abs. 2 StS zu übernehmen. Hiermit wäre auch eine Festlegung der Größe eines Pflanzquartiers erfolgt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 sind im Bestand 220 Stellplätze, im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind 24 Stellplätze vorhanden. Die Stellplätze werden zahlenmäßig im Fall einer Beseitigung ersetzt. Die Begründung wird entsprechend angepasst.</p> <p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Gliederung oberirdischer Stellplätze wird grundsätzlich durch die Vorgaben des § 4 Abs. 2 der Erlanger Stellplatzsatzung (StS) geregelt. Zugunsten einer besseren Durchgrünung wird jedoch von der Stellplatzsatzung abgewichen und eine Gliederung der Stellplätze mit einem Baum je 6 Stellplätze festgesetzt.</p>	

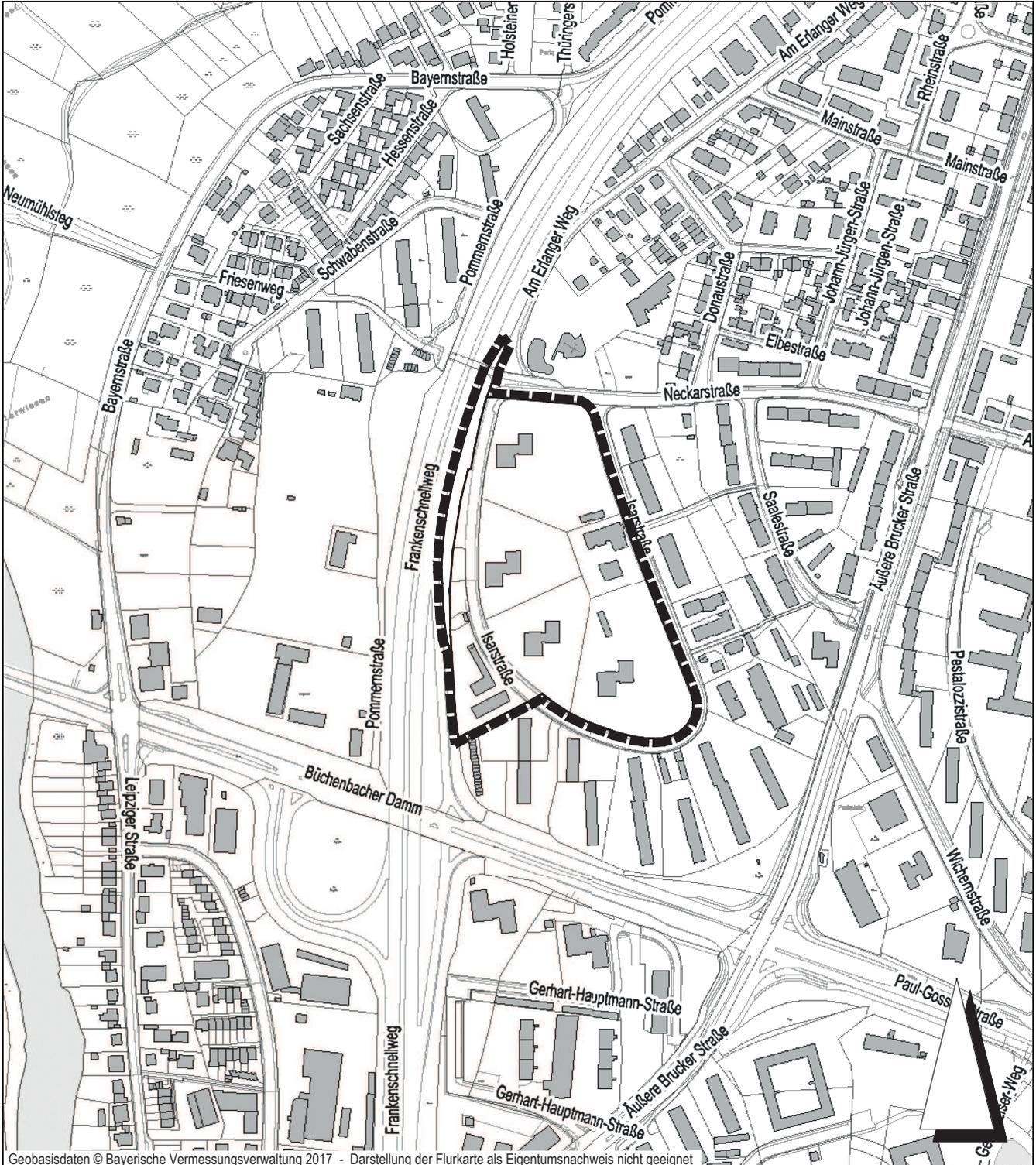
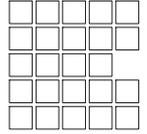
Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
			5	<p><u>Ziff. 5.5, Abstandsflächen:</u> Die Formulierung in der Begründung „Zwar ergeben sich teilweise Abstandsflächen mit geringeren Tiefen als in Art. 6 Abs. 5 BayBO bestimmt“ ist als etwas euphemistisch zu bezeichnen. In einer abstandsflächenrechtlichen Betrachtung nach Art. 6 Abs. 5 BayBO ergibt sich eine rechtlich nicht darstellbare Situation, in welcher auch geschützte nachbarliche Rechte jenseits der Isar- oder Neckarstraße verletzt werden. Die planerische Überlegung der textlichen Festsetzung Ziff. 10, die Abstandsflächentiefen auf das sich aus dem Plan ergebene Maß zu begrenzen (auf Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB) sollte ausschließlich über durchgeführte Belichtungs- und Verschattungsstudien und nachgewiesene gesunde Wohnverhältnisse begründet werden. Eine vergleichende Argumentation mit den Anforderungen des Art. 6 Abs. 5 BayBO wird als kontraproduktiv gesehen, zumal in dieser Betrachtungsweise durch Abweichtatbestände kein H/2-Privileg mehr anwendbar ist. Empfehlung: diesen Passus der Begründung nochmals zu hinterfragen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage wird entsprechend angepasst.</p>
			6	<p><u>Ziff. 5.8, Nebenanlagen:</u> „Von der im Plan festgesetzten Lage der Nebenanlagen kann im Hinblick auf Erschließungsanforderungen und Baumschutz geringfügig abgewichen werden.“ „Geringfügig“ ist ein undefinierter Rechtsbegriff und bleibt interpretabel. Er ist für den Vollzug nicht geeignet.</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Es wird festgesetzt, dass Nebenanlagen im Hinblick auf Erschließungsanforderungen und Baumschutz um max. 5,00 m von der im Plan festgesetzten Lage abweichen können, um in den nachgeordneten Planungsebenen, insbesondere der Ausführungsplanung, in der Herstellung der Freibereiche den Spielraum für notwendige Änderungen in der Anordnung der Nebenanlagen sicherzustellen. Die Begründung wird dahingehend angepasst.</p>
			7	<p>„In Bereichen ohne Feuerwehrezufahrt ist der zweite bauliche Rettungsweg im Bauvollzug nachzuweisen.“ Hinweis: alternativ zu einem 2. baulichen Rettungsweg</p>	<p>Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage wird entsprechend angepasst.</p>

Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Änderungsvorschlag
				ist auch ein ordnungsgemäßer Sicherheitstuppenraum als Angriffsweg für die Feuerwehr bzw. für die Entfluchtung des Gebäudes zulässig und ausreichend ist (vgl. Art. 31 Abs. 2 Satz 3 BayBO). Die Formulierung der Begründung wäre entsprechend anzupassen.	
5			1	Zur Festsetzung Nr. 12.2 der Festsetzungen zum Bebauungsplan – Müllbehälter: Hiernach sind Einfriedungen zur Umgrenzung von Nebenanlagen zulässig. Die blickdichte Abschirmung und Eingrünung von Müllsammelplätzen sollte nicht nur zulässig sein, sondern festgesetzt werden.	Die Stellungnahme wird berücksichtigt. Die Textpassage wird entsprechend angepasst.

Bebauungsplan Nr. 135

- Isarstraße -

Stadt Erlangen



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2017 - Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

April 2018

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister

Dr. Florian Janik

Rathaus

91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: **22.01.2019**

Antragsnr.: **012/2019**

Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**

Zust. Referat: **VI/61**

mit Referat: **V/GEWOBAU**

15. Januar 2019/AB

Antrag

hier: Baumaßnahmen im Bereich Isarstraße und Johann-Jürgen-Straße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Baumaßnahmen im Bereich Isarstraße und Johann-Jürgen-Straße sorgen bei den Bewohnern des betroffenen Wohnquartiers nach wie vor für Verunsicherung. In der Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan 135 (Isarstraße) am 12.12.2018 wurde bekannt, dass die Wohnungen der „Einkommensorientierten Förderung“ (EOF) im Rahmen des Bauprojektes in der Isarstraße in einem Gebäude gesammelt verwirklicht werden sollen.

Hierzu stellen wir folgende Fragen:

- Entspricht diese Planung einer teilhabegerechten Wohnraumentwicklung?
- Welche Einflussmöglichkeit hat die Stadt auf diese Planung?
- Wie plant die Stadt mit den Belegrechten umzugehen?
- Welche Durchmischung der EOF-Berechtigten wird für die Belegung angestrebt?
- Welche Wohnungsgrößen werden für die EOF-geförderten Wohnungen angestrebt?

Durch die beiden Nachverdichtungsmaßnahmen in der Isarstraße und der Johann-Jürgen-Straße kommt es zu einer Zunahme der Wohnbevölkerung im Stadtteil. Der Anger ist in den zurückliegenden Berichten (Sozialbericht) durch seine stark heterogene Zusammensetzung aufgefallen. Dabei finden sich gerade in diesem Stadtteil überdurchschnittlich viele finanzschwache Familien und Senioren. Entsprechend sensibel muss der Thematik Nachverdichtung umgegangen werden.

- Mit welcher Belegungsdichte und welchem Bevölkerungszuwachs rechnet die Verwaltung?
- Wie wirkt sich der prognostizierte Bevölkerungszuwachs auf die sozialen Gegebenheiten im Stadtteil (statistischer Bezirk) aus?
- Welchen Einfluss hat der Bevölkerungszuwachs auf die Auslastung der sozialen Einrichtungen im Stadtteil?
- Mit welchen Maßnahmen werden diese zusätzlichen Herausforderungen kompensiert?

.../2

Büro: Zimmer 1.04, Rathaus, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Die Stadträtinnen und Stadträte der CSU-Stadtratsfraktion Erlangen:

Birgitt Aßmus, Wolfgang Beck, Sonja Brandenstein, Rosemarie Egelseer-Thurek, Uwe Greisinger, Dr. Kurt Höller, Robert Hüttner, Gabriele Kopper, Christian Lehmann, Adam Neidhardt, Martin Ogiermann, Mehmet Sapmaz, Prof. Dr. med. Rüdiger Schulz-Wendtland, Matthias Thurek, Fraktionsvorsitzender Jörg Volleth, Bezirksrätin Alexandra Wunderlich

Bereits mit dem Antrag 056//2018 hat die CSU-Stadtratsfraktion die problematische Parkraumsituation in den betroffenen Straßenzügen angesprochen und ein Parkraumkonzept eingefordert. Die Verwaltung wies darauf hin, dass Isarstraße und Johann-Jürgen-Straße als getrennte Quartiere zu betrachten seien (Beschlussvorlage 613/191/2018 vom 20.06.2018).

Im Folgenden wurden seitens der CSU-Stadtratsfraktion Gespräche mit Anwohnern der betroffenen Straßenzüge geführt. Diese berichteten von häufig problematischen Parksituationen und regelmäßigem Parksuchverkehr, der eine Wechselwirkung zwischen Isarstraße und Johann-Jürgen-Straße (mit angrenzenden Straßenzügen) vermuten lässt. Wir haben daher folgende Fragen:

- Wieviel zusätzlicher Parkraum wird in der Isarstraße geschaffen?
- Wie wird der neu zu schaffende Parkraum durch die GBW bewirtschaftet?
- Wie viele Fahrzeuge sind bereits heute in der Isarstraße, der Johann-Jürgen-Straße und den angrenzenden Straßen gemeldet? (Bitte im Bezug zur dort gemeldeten Wohnbevölkerung.)
- Wie verändern sich die Kreuzungsbeziehungen entlang der Äußeren Brucker Straße?
- Wie soll die Zunahme des Verkehrs am Kreuzungspunkt Äußere Brucker Straße / Neckarstraße kompensiert werden?

Darüber hinaus beantragen wir eine **Stellungnahme des Stadtteilbeirates Anger-Bruck** zur vorliegenden Thematik.

Mit freundlichen Grüßen



Jörg Volleth
Fraktionsvorsitzender



Christian Lehrmann
stv. Fraktionsvorsitzender

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/180/2018

Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr mit Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.03.2019	Ö	Empfehlung	verwiesen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.03.2019	Ö	Beschluss	verwiesen
Stadtrat	28.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, PI Erlangen, Stadtteilbeirat Innenstadt

I. Antrag

- Die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße ist für den gegengerichteten Radverkehr in Fahrtrichtung Westen freizugeben.
- Im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe ist der Knotenpunkt Friedrich- / Fahrstraße gemäß der Planung in Anlage 1 umzubauen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bisheriges Vorgehen und Beschlüsse zur Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr

Bereits im Jahr 2011 wurde von der Verwaltung eine Beschlussvorlage zur probeweisen Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr eingebracht (613/066/2011). Die vorgeschlagene Maßnahme wurde in Politik und Öffentlichkeit intensiv diskutiert. Ein Beschluss ist zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgt.

In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung ein Gutachten in Auftrag gegeben, das sich mit der Möglichkeit der Freigabe derjenigen Einbahnstraßen befasst, die bis dato noch nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet waren (Bauhofstraße, Calvinstraße, Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße, Marquardsenstraße / Bohlenplatz / Obere Karlstraße, Richard-Wagner-Straße, Theaterplatz, Walter-Flex-Straße).

Bei genauer rechtlicher Betrachtung der Fragestellung zur Freigabe von Einbahnstraßen gemäß StVO ist festzustellen, dass bei Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben werden müssen. Demgemäß dürfen „Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“ Die Freigabe von Einbahnstraßen darf also nur verweigert werden, wenn zwingende Sicherheitsgründe vorliegen. Dies ist bei keiner der Einbahnstraßen in Erlangen der Fall.

Das Gutachten der PGV Alrutz aus Hannover hat ergeben, dass alle vorangehend genannten Einbahnstraßen mit geeigneten begleitenden Maßnahmen für den Radverkehr geöffnet werden können (vgl. Anlage 2). Aufgrund der Verkehrsbedeutung dieser Einbahnstraßen für den Radverkehr erging die gutachterliche Empfehlung, diese mit den notwendigen begleitenden Maßnahmen in Gegenrichtung freizugeben.

Demgemäß wurde die Verwaltung mit Beschluss 613/018/2014 beauftragt, Planungen für die Freigabe folgender Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr zu erstellen:

- Bauhofstraße
- Dreikönigstraße
- Heuweg
- Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße
- Bohlenplatz / Obere Karlstraße
- Theaterplatz
- Walter-Flex-Straße

Mit Beschluss 613/035/2015 wurden diese Planungen zur Umsetzung beschlossen.

Die Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße sollte gemäß Beschluss zeitlich für zwei Jahre zurückgestellt werden, um zunächst die neuen Verkehrssituationen in den freigegebenen Einbahnstraßen beobachten zu können.

An dieser Stelle bleibt festzuhalten, dass alle im Gutachten untersuchten Einbahnstraßen seit mindestens zwei Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Der Verkehrsablauf ist unproblematisch. Die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße, die für den Radverkehr die verkehrswichtigste Einbahnstraße darstellt, ist bislang noch nicht freigegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Freigaben von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr als Mittel zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr ist mittlerweile eine deutschlandweit gängige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Diese ist sowohl aufgrund des vergleichsweise geringen planerischen und baulichen Aufwandes beliebt, als auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge steigt die Verkehrssicherheit in freigegebenen Einbahnstraßen, da dann weniger Radfahrer auf dem Gehweg fahren und sich die Fahrgeschwindigkeiten von Kfz verringern (vgl. Anlage 2). Aus diesen Gründen wurden die gesetzlichen Anforderungen zur Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr immer weiter gelockert. Mit Novellierung der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2009 wurde somit beispielsweise eine notwendige Mindestbreite für die Einbahnstraßenfreigabe abgeschafft. Nunmehr ist lediglich eine ausreichende Begegnungsbreite erforderlich. Kurze Engstellen sind zulässig (VwV-StVO zu Zeichen 220 Einbahnstraße).

Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr

Die verkehrliche Notwendigkeit zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr ist vorhanden. Dies lässt sich zunächst anhand der Bebauungsstruktur entlang der Straßenachse belegen. Dort befindet sich eine große Zahl an Einzelhandelsbetrieben sowie Nutzung durch Wohnen und Bildungseinrichtungen. Diese Struktur bringt eine hohe verkehrliche Nachfrage mit sich. Die Nutzer wollen die Einrichtungen aus beiden Richtungen mit dem Fahrrad erreichen. Weiterhin bildet die Achse eine Verbindung zwischen dem Stadtosten und der Goethestraße (Hauptbahnhof) parallel zur Hauptverkehrsstraße Henkestraße. Mit Fertigstellung des Fahrradparkhauses an Gleis 1 wird die Achse in beide Fahrtrichtungen weiter an Bedeutung für den Radverkehr gewinnen und ist demgemäß im Radverkehrs-Plannetz des Verkehrsentwicklungsplanes als städtische Hauptroute vorgesehen.

Vorhandene Verkehrszählungen verdeutlichen die geschilderte Nachfrage. Bereits aktuell befahren mehr als 250 Radfahrer pro Tag die Einbahnstraße widerrechtlich in Gegenrichtung (Ergebnis Jahresverkehrszählung 2016 am Knotenpunkt Kammererstraße / Friedrichstraße). Als problematisch erweist sich hierbei vor allem, dass viele Radfahrer beim Befahren der Einbahnstraßenachse in der derzeit nicht zugelassenen Fahrtrichtung Westen häufig die Gehwege nutzen und damit ein erhöhtes Gefährdungspotential für Fußgänger erzeugen.

Nachdem im Zuge der ersten Beschlussvorlage zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr im Jahr 2011 noch deutliche Skepsis in Bevölkerung und Politik vorhanden war, hat die Verwaltung die Einbahnstraßenfreigabe im Radler-Hearing am 7. Oktober 2016 als einen Schwerpunkt mit den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern behandelt. Nach Vorstellung der oben bereits dargestellten Vorteile von für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen fand der Vorschlag zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr breite Zustimmung (vgl. Anlagen 3 und 4).

Wie oben beschriebenen nimmt die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz ein. Demnach wurde mit Beschluss 613/018/2014 entschieden, zunächst die oben aufgeführten weiteren Einbahnstraßen zu öffnen. Wie sich der Verkehrsablauf nach Freigabe dieser Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr einstellt, sollte zunächst zwei Jahre beobachtet werden. Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gelegt werden.

Nach Abstimmung mit der Polizei kann festgestellt werden, dass in keiner der genannten Einbahnstraßen nach deren Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit besteht. Wenngleich bei einzelnen freigegebenen Einbahnstraßen (z. B. Obere Karlstraße) vereinzelt Skepsis geäußert wurde, ist zu beobachten, dass nach der Freigabe die Nutzung der Gehwege durch Radfahrer deutlich zurückgegangen ist. Auch der Verkehrsablauf in den bereits vorher für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen in der Stadt kann als unproblematisch eingestuft werden.

Es bleibt damit festzuhalten, dass bzgl. der Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr sowohl deutschlandweit als auch konkret in Erlangen positive Erfahrungen bestehen. Aufgrund der vergleichsweise einfachen und schnellen Umsetzbarkeit ist die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr ein probates Mittel zur Radverkehrsförderung in vielen deutschen Städten.

Im Falle der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße wäre die Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr darüber hinaus auch als wesentliche Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs zu werten. Die Straßenachse ist im Plannetz des Verkehrsentwicklungsplanes für den Fußverkehr als Fußweg erster Ordnung eingestuft und hat somit für den Fußverkehr eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion (vgl. Beschluss 613/201/2018/1). Sobald der Radverkehr auf der Fahrbahn in Gegenrichtung zugelassen ist und damit Radfahrer die Fahrbahn legal nutzen dürfen, ist zu erwarten, dass sich die Zahl der Radfahrer, die die Gehwege entgegen der Einbahnrichtung nutzen, deutlich reduziert.

Begleitende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen

Mit Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr sind an einigen Standorten entlang der Achse markierungs- und bautechnische Anpassungsmaßnahmen vorgesehen, um einen sicheren Verkehrsablauf nach der Einbahnstraßenfreigabe zu gewährleisten. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Knotenpunkte Friedrich- / Fahrstraße und Friedrich- / Schuhstraße zu legen, da dort u. a. Busverkehr in Nord-Süd- bzw. in Süd-Nord-Richtung kreuzt.

Der Knotenpunkt Friedrich- / Fahrstraße, der sich wie die komplette Einbahnstraßenachse innerhalb einer Tempo-30-Zone befindet, ist derzeit signalgeregelt. Die dort befindliche Lichtsig-

nalanlage ist grundlegend erneuerungsbedürftig. Nachdem gemäß § 45 Abs. 1c Tempo-30-Zonen nur Kreuzungen ohne Lichtzeichenregelungen umfassen dürfen, stellt sich die Frage nach dem weiteren Umgang mit der Lichtsignalanlage. Hierbei bestehen zwei Möglichkeiten:

1. Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe mit Rückbau der Lichtsignalanlage gemäß Planung in Anlage 1
2. Erneuerung der Lichtsignalanlage mit Einbeziehung der zusätzlichen Radverkehrsrichtung nach der Einbahnstraßenfreigabe

Der Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße mit Rückbau der Lichtsignalanlage gemäß Möglichkeit 1 wird nach Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Polizei favorisiert. Die Lichtsignalanlage in der Tempo-30-Zone ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht erforderlich. Mit deren Rückbau würden die laufenden Wartungs- und Stromkosten für die Anlage in Höhe von ca. 3.300 € pro Jahr entfallen. Weiterhin kann mit dieser Möglichkeit der Busverkehr in Nord-Süd-Richtung über die Fahrstraße dauerhaft bevorrechtigt werden. Durch die Gestaltung des Knotenpunktes entsteht eine eindeutige Bevorrechtigung für die Fahrstraße gegenüber der Friedrichstraße die für den Verkehrsteilnehmer auch sofort ersichtlich wird. Hierbei wird auch der künftig steigenden Bedeutung der Achse Fahrstraße / Sieboldstraße im Zuge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen.

Eine erhöhte Unfallgefahr, wie sie bisher bei ausgeschalteter Lichtsignalanlage bestand, ist somit nicht zu erwarten. Die grobe Kostenschätzung für die Maßnahme beläuft sich nach gegenwärtigem Stand auf 95.000 €.

Für die notwendige Erneuerung der Lichtsignalanlage mit Einbeziehung der zusätzlichen Radverkehrsrichtung werden nach derzeitigem Sachstand 50.000 € veranschlagt. Zusätzlich ist die vorhandene Verschachtung zu erweitern oder zustandsabhängig komplett zu erneuern. Für diese Leistungen sind je nach Aufwand zusätzlich bis zu 30.000 € zu veranschlagen. Demgemäß ist für die Erneuerungskosten der Lichtsignalanlage von mindestens 80.000 € zzgl. der oben genannten laufenden Wartungs- und Stromkosten auszugehen.

In der zusammenfassenden Abwägung ergeben sich deutliche vor allem langfristige Vorteile durch den Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße mit Rückbau der Lichtsignalanlage gegenüber der Anlagenerneuerung. Demnach soll der Umbau des Knotenpunktes gemäß Planung in Anlage 1 im Zuge der Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr umgesetzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Angesichts der dargestellten positiven Auswirkungen in den weiteren für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen in Erlangen sowie der wichtigen Netzbedeutung der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße wird deren Freigabe für den Radverkehr zielführend und verkehrssicherheitstechnisch unproblematisch eingeschätzt.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr vorbereiten und die erforderlichen Haushaltsmittel anmelden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	95.000,- €	bei IPNr.: 541.xxx (neu)
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 derzeit nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Vorplanung zum Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe

Anlage 2: Gutachten zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Anlage 3: Präsentation zu Radverkehr in Einbahnstraßen im Rahmen des Radler-Hearings vom 7.10.2016

Anlage 4: Dokumentation des Radler-Hearings vom 7.10.2016

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 19.03.2019

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann bittet darum, die Präsentation von Herrn Dr. Korda auch im Stadtrat vorzutragen, weist jedoch darauf hin, dass die Richard-Wagner-Straße ebenfalls den Radverkehr in Gegenrichtung zulasse.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Tagesordnungspunkt wird als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen.

mit 14 gegen 0 Stimmen

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Kallinikidis
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 19.03.2019

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann bittet darum, die Präsentation von Herrn Dr. Korda auch im Stadtrat vorzutragen, weist jedoch darauf hin, dass die Richard-Wagner-Straße ebenfalls den Radverkehr in Gegenrichtung zulasse.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Tagesordnungspunkt wird als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen.

mit 8 gegen 0 Stimmen

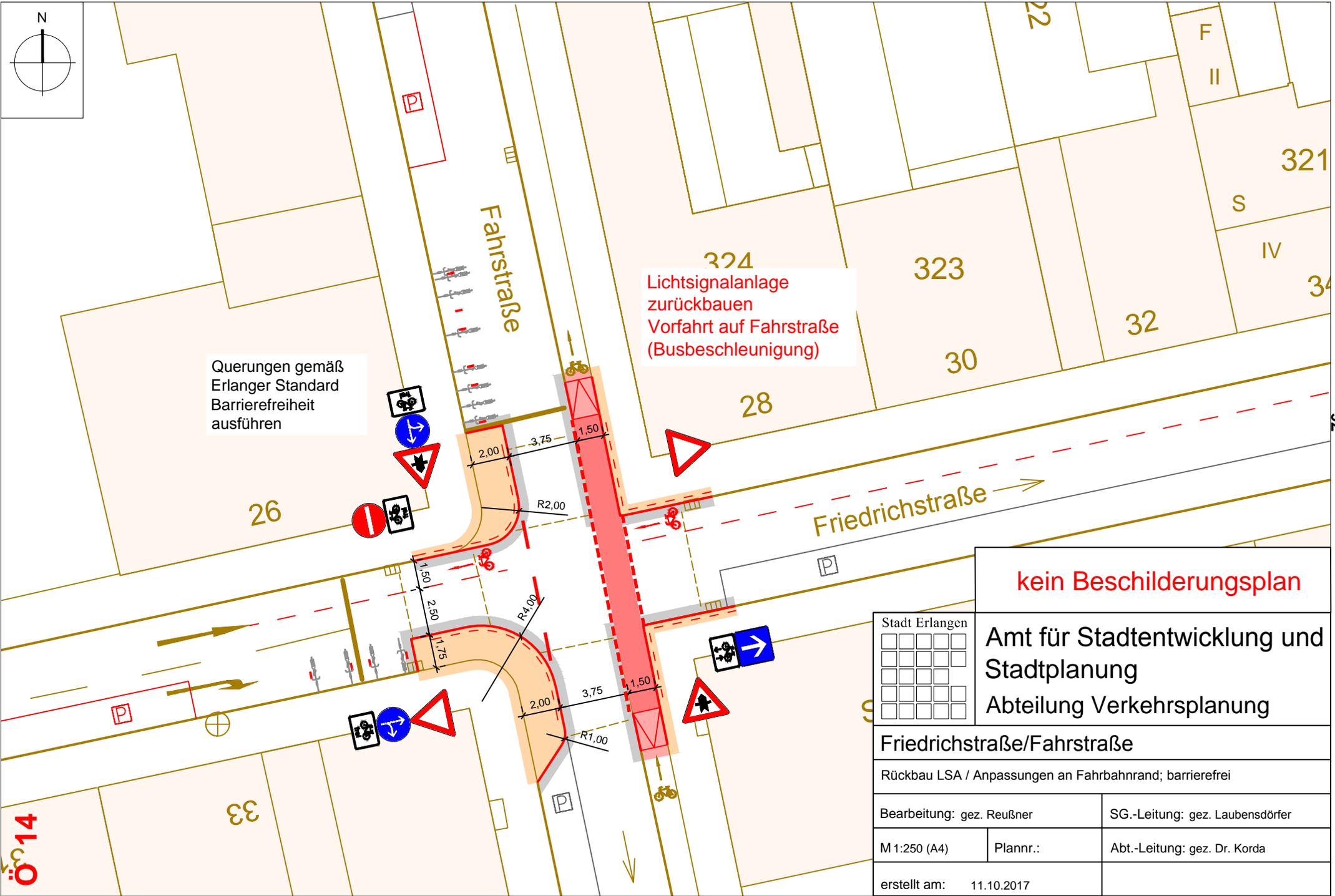
Dr. Janik
Vorsitzende/r

Kallinikidis
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Querungen gemäß
Erlanger Standard
Barrierefreiheit
ausführen

Lichtsignalanlage
zurückbauen
Vorfahrt auf Fahrstraße
(Busbeschleunigung)

kein Beschilderungsplan

Stadt Erlangen			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Amt für Stadtentwicklung und
Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung

Friedrichstraße/Fahrstraße

Rückbau LSA / Anpassungen an Fahrbahnrand; barrierefrei

Bearbeitung: gez. Reußner

SG.-Leitung: gez. Laubensdörfer

M 1:250 (A4)

Plannr.:

Abt.-Leitung: gez. Dr. Korda

erstellt am: 11.10.2017



Stadt Erlangen

Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung



Stadt Erlangen

Freigabe von Einbahnstraßen
für den Radverkehr

Auftraggeber: Stadt Erlangen
Amt für Stadtentwicklung

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

Bearbeitung: Dankmar Alrutz
Elke Willhaus
Swantje Wohlgemuth

Hannover, im Dezember 2013

Inhalt

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2.	Genereller Erkenntnisstand zur Öffnung von Einbahnstraßen und verkehrsrechtliche Anforderungen	2
2.1	Überblick der Möglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegen gerichteten Radverkehr.....	2
2.2	Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen	6
2.3	Rechtliche Situation	8
3.	Bewertungsmaßstäbe für die Öffnung von Einbahnstraßen	11
4.	Untersuchung der Erlanger Einbahnstraßen	18
4.1	Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße	18
4.2	Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße	31
4.3	Walter-Flex-Straße	38
4.4	Bauhofstraße	41
4.5	Theaterplatz.....	43
4.6	Calvinstraße und Richard-Wagner-Straße	47
5.	Zusammenfassendes Fazit.....	50

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

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

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

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

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

Im Einzelnen wurden folgende Straßenzüge mit Einbahnregelung betrachtet.

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

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

Grundlage für die Bearbeitung waren

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

2. Genereller Erkenntnisstand zur Öffnung von Einbahnstraßen und verkehrsrechtliche Anforderungen

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

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

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

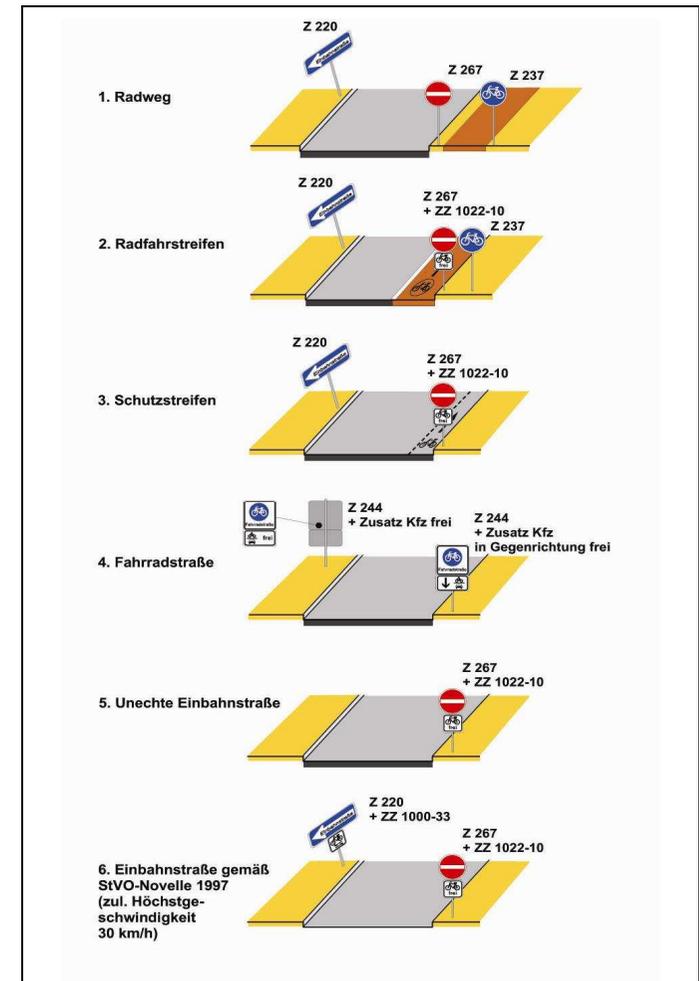


Abb. 1 Prinzipielle Lösungsmöglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr (vgl. auch ERA 2010, Bild 69)

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

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

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

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

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

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

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



Abb. 2 Radfahrstreifen gegen Einbahnrichtung (Nürnberg)



Abb. 3 Schutzstreifen gegen Einbahnrichtung (Bonn)



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

2.2

Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen

Im Zusammenhang mit der zunächst versuchsweisen Möglichkeit zur Öffnung von Einbahnstraßen wurde ein bundesweit angelegtes Forschungsprojekt durchgeführt. Zusammenfassend sind folgende Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit und zum Verhalten aus dieser Arbeit festzuhalten¹:

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

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

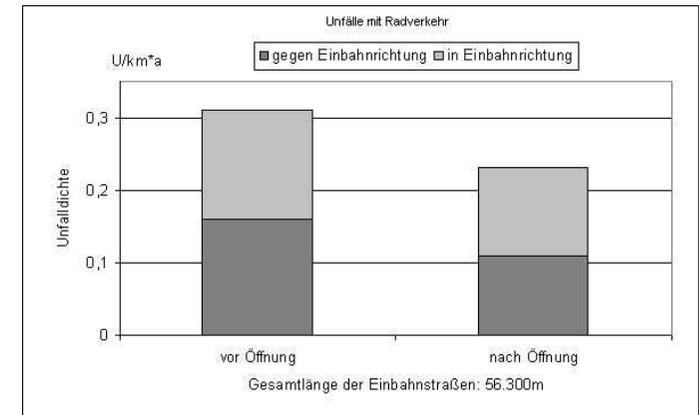


Abb. 5 Unfalldichten im Vergleich der Regelungen vorher – nachher (Alrutz, D. Angenendt, 2001)

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

Fazit:

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

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

2.3

Rechtliche Situation

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

Nach der VwV-StVO gelten folgende Bestimmungen:

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

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

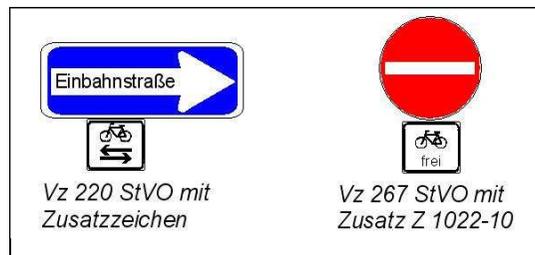


Abb. 6 Beschilderung geöffneter Einbahnstraße nach StVO (gemäß VwV-StVO 2009)

Mit der StVO-Neufassung von 2013 wurde ferner präzisiert:

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

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

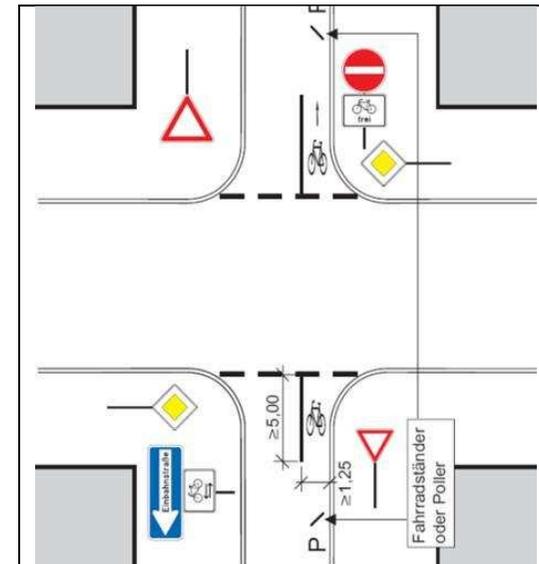


Abb. 7 Anschluss einer für gegen gerichteten Radverkehr geöffneten Einbahnstraße an eine Vorfahrtstraße



Abb. 8 Ausfahrtspforte an einem vorfahrtsregulierten Knotenpunkt (Mainz)



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

3. Bewertungsmaßstäbe für die Öffnung von Einbahnstraßen

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

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

Zulässige Höchstgeschwindigkeit

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

Nutzbare Fahrgassenbreite

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

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

- Nutzbare Breiten unter 3,00 m kommen für eine Öffnung in Frage, wenn regelmäßig Ausweichstellen vorhanden sind, der Kfz-Verkehr nur gering ist (Anhaltswert unter 100 Kfz/h), oder die Einbahnstraße kurz und übersichtlich ist.
- Ausweichstellen können auch durch gezielte Parkstandsunterbrechungen (ggf. in Verbindung mit einer Absicherung durch Poller) geschaffen werden. Dies bietet sich vor allem an, wenn eine Öffnung für den Radverkehr wegen der Funktion der Straßen im Radverkehrsnetz unbedingt anzustreben ist (Abb. 10).



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

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

Funktion der Straßen für den Kfz-Verkehr

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



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

Funktion der Straße für den Radverkehr

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

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

Linienführung der Straße

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

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



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

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

Knotenpunkte mit Lichtsignalregelung

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

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



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

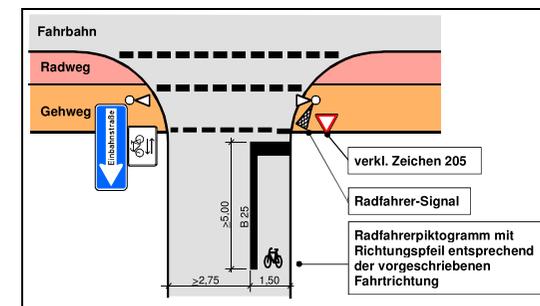


Abb. 16 Ausfahrtpforte mit Einbeziehung des gegenläufigen Radverkehrs in die Signalisierung

4. Untersuchung der Erlanger Einbahnstraßen

4.1 Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Bohlenplatz/Luitpoldstraße

A Verkehrliche Situation

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

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

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

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

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

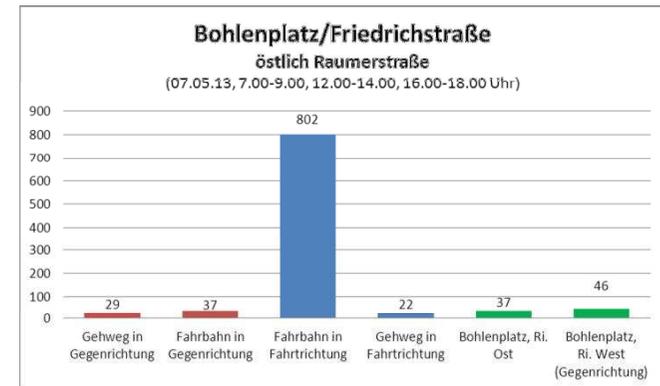


Abb. 4.1-1 Zählung Radverkehr Bohlenplatz / Friedrichstraße

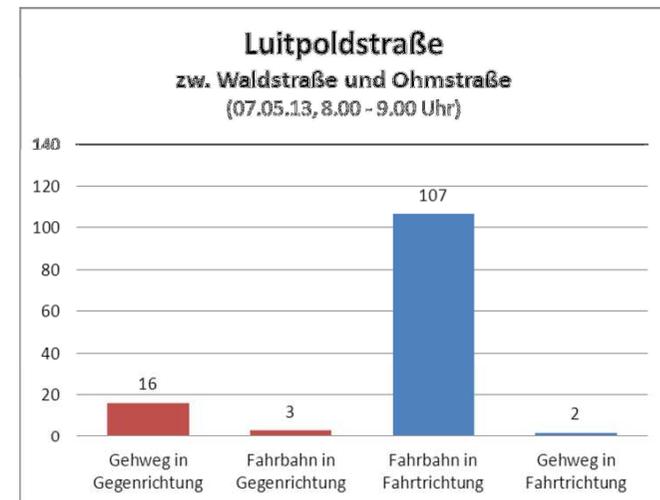


Abb. 4.1-2 Zählung Radverkehr Luitpoldstraße

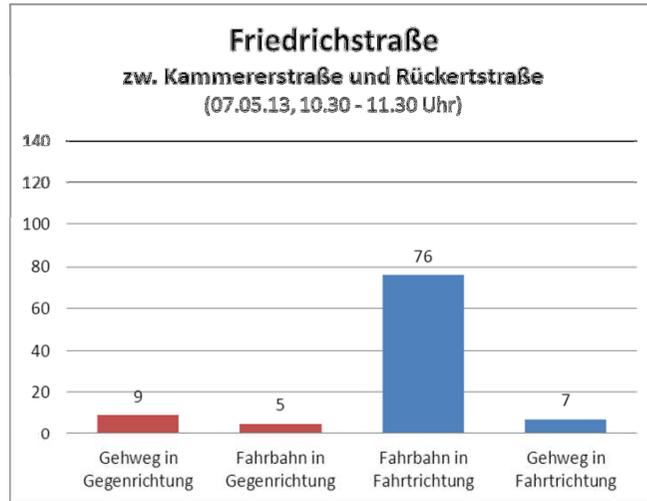


Abb. 4.1-3 Zählung Radverkehr westliche Friedrichstraße

B Innere Brucker Straße

Situation

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

Bewertung

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



Abb. 4.1-1 Ausfahrtpforte zur Goethestraße



1 Innere Brucker Straße, Richtung Westen



2 Zufahrt zur Hauptstraße, Richtung Osten

C Friedrichstraße (Hauptstraße bis Fahrstraße)

Situation

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

Bewertung

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

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

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



Abb. 4.1-2 Friedrichstraße, Knotenpunkt Fahrstraße



3 Abschnitt Hauptstraße-
Kammererstraße, Richtung
Osten



4 Lieferverkehr bewirkt kurzzei-
tliche Beeinträchtigungen



5 Abschnitt Rückertstraße-Schuhstraße,
Richtung Osten



6 Knoten Schuhstraße, Richtung
Norden



7 Abschnitt Schuhstraße-Fahrstraße,
Richtung Westen



8 Radfahrer in Gegenrichtung auf
Gehweg

D Friedrichstraße/Bohlenplatz (Fahrstr. bis Waldstr.)

Situation

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

Bewertung

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

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

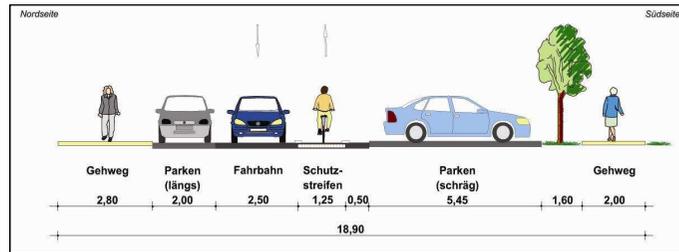


Abb. 4.1-3 Querschnitt im Bereich Bohlenplatz



Abb. 4.1-4 Schutzstreifen im Knotenpunktbereich Östliche Stadtmauerstraße



9 Friedrichstraße östlich Fahrstraße, Richtung Osten



10 Schrägparkstände am Bohlenplatz



11 Kreuzung der Radverkehrsrute Krankenhausstraße-Holzgartenstraße



12 Begegnungssituation Höhe Bohlenplatz



13 Radverkehr in Gegenrichtung auf Gehweg



14 Von Waldstraße, Richtung Westen

E Luitpoldstraße

Situation

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

Bewertung

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

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

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

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



Abb. 4.1-5 Aufstellbereich für Radverkehr am Knoten Bismarckstraße



15 LuitpoldstraÙ, von Waldstraße Richtung Osten



16 Begegnungssituation



17 Übergang zum Bereich mit Schrägparken, Richtung Osten



18 Bereich mit Schrägparken Richtung Westen



19 Luitpoldstraße Knoten Bismarckstraße, Richtung Osten



20 Luitpoldstraße, Knoten Bismarckstraße, Richtung Westen

Fazit

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

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

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

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

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

Zusammenfassend kann mit einer Öffnung des Straßenzuges für gegen gerichteten Radverkehr

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

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

4.2

Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße

A Verkehrliche Situation

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

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

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

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

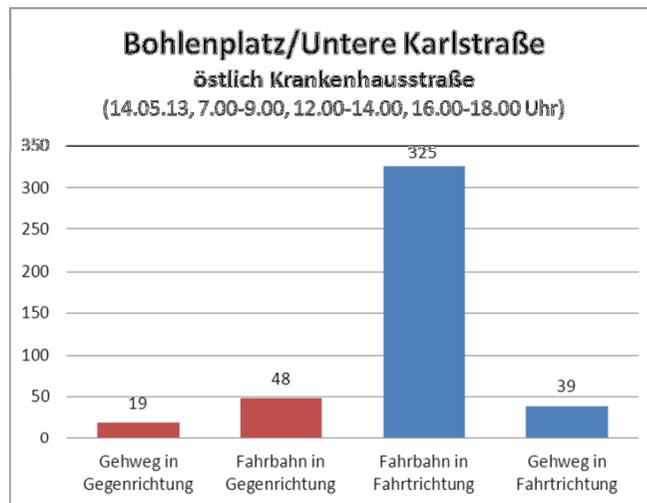


Abb. 4.2-1 Zählung Radverkehr im Zuge Obere Karlstraße (Bohlenplatz)

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

B Marquardsenstraße

Situation

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

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

Bewertung

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

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

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



1 Marquardsenstraße, Höhe Bismarckstraße



2 Marquardsenstraße, Lkw-Verkehr



3 Marquardsenstraße, westlich Bismarckstraße



4 Marquardsenstraße, westlich Ohmstraße



5 Marquardsenstraße, Richtung Knoten östliche Stadtmauerstraße



6 Marquardsenstraße. Radfahrer entgegen Einbahnrichtung auf Gehweg

C Bohlenplatz

Situation

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

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

Bewertung

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



Abb. 4.2-2 Schutzstreifen mit Ausfahrtpforte zur Östlichen Stadtmauerstraße



7 Bohlenplatz (westlich Stadtmauerstraße)



8 Bohlenplatz / Krankenhausstraße (Blickrichtung Ost)

D Obere Karlstraße

Situation

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

Bewertung

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

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

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



9 Obere Karlstraße, westlich Krankenhausstraße



10 Obere Karlstraße, östlich Fahrstraße Richtung Westen



11 Obere Karlstraße, von Fahrstraße Richtung Westen



12 Obere Karlstraße, westlich Fahrstraße Richtung Westen



13 Obere Karlstraße (zwischen Schuhstraße und Fahrstraße)



14 Obere Karlstraße (Einfahrt von Schuhstraße)

Fazit

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

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

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

4.3

Walter-Flex-Straße

Situation

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

Bewertung

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

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

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

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

Fazit

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

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



1 W.-Flex-Straße in Einbahnrichtung



2 Bereich Nähe Hofmannstraße



3 Ausweichen in Parklücke



4 Bereich Nähe Henkestraße



5 Einfahrt von der Hofmannstr.



6 Ausfahrtsituation Henkestraße

4.4

Bauhofstraße

Situation

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

Bewertung

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

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

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

Fazit

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



1 Bauhofstraße entgegen Einbahnrichtung



2 Bauhofstraße in Einbahnrichtung



3 Einmündung Nägelsbachstraße



4 Einmündung Nürnberger Straße

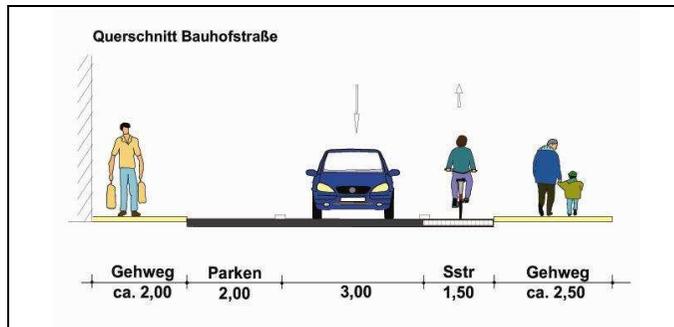


Abb. 4.4-1 Querschnitt Bauhofstraße mit Schutzstreifen für gegen gerichteten Radverkehr

4.5

Theaterplatz

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

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

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

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

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

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

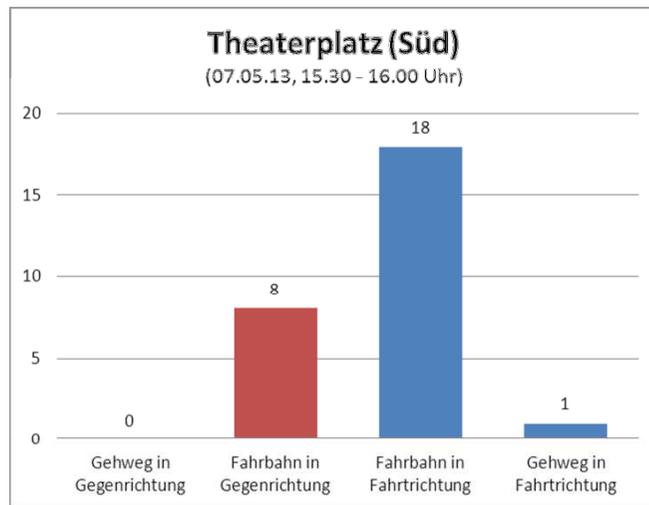


Abb. 4.5-1 Kurzzeitzählung Theaterplatz am 07. Mai 2013, 15.30-16 Uhr

Bewertung

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

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

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

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

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

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

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

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

Fazit

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



1 Theaterplatz Höhe Altstädter Kirchenplatz



2 Theaterplatz ab Engelstraße (Blickrichtung Norden)



3 Theaterplatz ab Engelstraße (Blickrichtung Süden)



4 Einmündung Theaterstraße (Blickrichtung Norden)



5 Theaterplatz Süd - Parkplatzausfahrt

4.6

Calvinstraße und Richard-Wagner-Straße

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

Situation Calvinstraße

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

Situation Richard-Wagner-Straße

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

Bewertung

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

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



1 Calvinstraße: Öffnung für gegen gerichteten Radverkehr



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



3 Richard-Wagner-Str.: Begegnungsfall vor Öffnung



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

Fazit

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

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



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

5. Zusammenfassendes Fazit

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

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

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

Im Einzelnen wird für die untersuchten Straßen folgendes Vorgehen empfohlen:

- Der Straßenzug **Innere Brucker Straße/Friedrichstraße/Luitpoldstraße** besitzt von den betrachteten Straßenzügen die höchste Netzbedeutung. Eine Öffnung für den gegen gerichteten Radverkehr mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sollte deshalb mit Vorrang betrieben werden. Empfohlen wird eine zunächst versuchsweise Öffnung (1 Jahr) mit entsprechenden Begleituntersuchungen zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrssicherheit.
- Der Straßenzug **Marquardsenstraße/Bohlenplatz/Obere Karlstraße** hat eine im Vergleich zu den parallelen Straßenzügen Friedrichstraße und Universitätsstraße geringere Netzbedeutung. Es wird empfohlen, in die Entscheidung über eine Zulassung des gegen gerichteten Radverkehrs zunächst die Ergebnisse des o.a Verkehrsversuchs für die Friedrichstraße einfließen zu lassen.
- Für die **Walter-Flex-Straße** ist zunächst die Möglichkeit der Einführung einer Tempo 30-Regelung zu prüfen. In Abhängigkeit von dem Prüfergebnis sollte eine Öffnung (ggf. als unechte Einbahnstraße) kurzfristig betrieben werden.

- Ebenso ist für die **Bauhofstraße** die Möglichkeit der Einführung einer Tempo 30-Regelung zu prüfen. Eine Öffnung ist nach dem vorliegenden Eindruck nicht kurzfristig erforderlich. Zunächst sollte die Nutzung durch den Radverkehr (einschließlich der parallelen Sedanstraße) bei günstigen Witterungsbedingungen überprüft werden.
- Eine Öffnung des untersuchten Straßenabschnittes **Theaterplatz** sollte auch wegen der bereits im Umfeld vorhandenen Regelungen mit vom Radverkehr gegenläufig zu befahrenden Einbahnstraßen kurzfristig erfolgen.
- Die bereits bestehenden Regelungen an der **Calvinstraße** und der **Richard-Wagner-Straße** sollten beibehalten werden.

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

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

- Flächenhafte, kostengünstige Komplettierung des Radverkehrsnetzes durch Erhöhung der Durchlässigkeit des Radverkehrs.
- Herstellung und durchgängige legale Befahrbarkeit von Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, in dem Alternativen zur verkehrsreichen Hauptverkehrsstraßen geschaffen werden.
- Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr durch Verringerung der Gehwegnutzung durch Radfahrer.
- Förderung des Fahrradverkehrs und Stärkung des Rufes der Stadt Erlangen als fahrradfreundliche Stadt.



Radverkehr in Einbahnstraßen



Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr – WARUM?

- Förderung des Radverkehrs → umwegfreies Netz
- Bessere Erreichbarkeit von ansässigen Wohneinheiten und Geschäften
- Beitrag zur Verkehrssicherheit
- Verkehrsrechtliche Vorgabe

Verkehrsrechtliche Vorgaben (StVO)

- Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h
- Ausreichende Begegnungsbreite, ausgenommen kurze Engstellen
- Übersichtliche Streckenführung
- Falls erforderlich Anlage eines Schutzraumes
- ➔ **Wenn die Voraussetzungen gegeben sind, soll die Einbahnstraße für den Radverkehr frei gegeben werden.**



VZ 220 StVO mit Zusatzzeichen



VZ 267 StVO mit Zusatzzeichen
1022-10

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr als Beitrag zur Verkehrssicherheit

- Bei nicht geöffneten Einbahnstraßen fahren viele Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung auf dem Gehweg



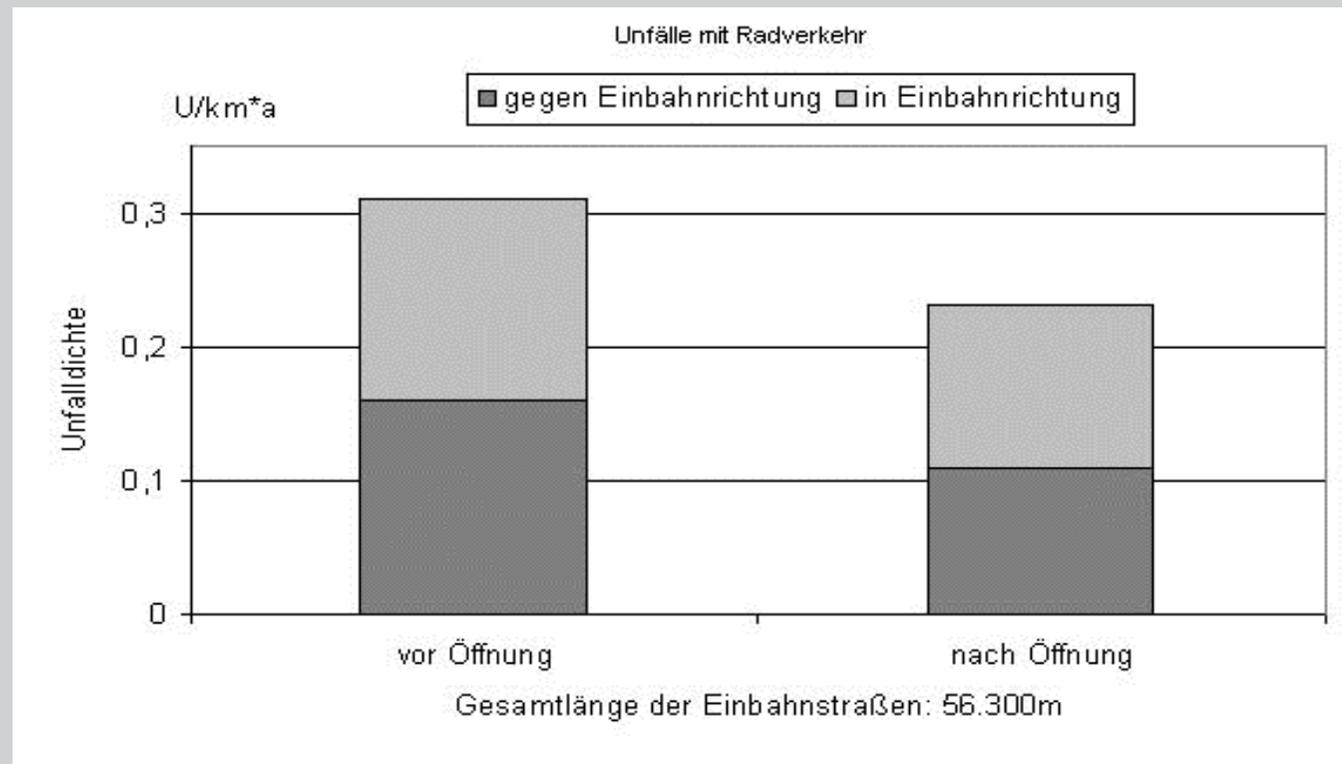
Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr als Beitrag zur Verkehrssicherheit

- Begegnungen wegen guten Sichtkontakts selbst bei geringer Fahrbahnbreite unproblematisch



Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr als Beitrag zur Verkehrssicherheit

- Rückgang der Unfallzahlen bei geöffneten Einbahnstraßen



Begleitende Maßnahmen bei der Freigabe von Einbahnstraßen



Bauliche Einfahrtspforte



Markierung von Ein- und Ausfahrts-
pforten



Markierung eines Schutzstreifens für
den gegengerichteten Radverkehr



Loschstraße: Radverkehr in
Gegenrichtung zugelassen



Stubenlohstraße: Radverkehr in
Gegenrichtung zugelassen

Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr



Friedrichstraße: Radverkehr in
Gegenrichtung verboten



Richard-Wagner-Straße: Radver-
kehr in Gegenrichtung verboten

**Freigabe von
Einbahnstraßen
für den
Radverkehr**

**umwegfreies
Radverkehrsnetz**

**bessere
Erreichbarkeit
ansässiger
Geschäfte**

**Beitrag zur
Verkehrssicherheit**

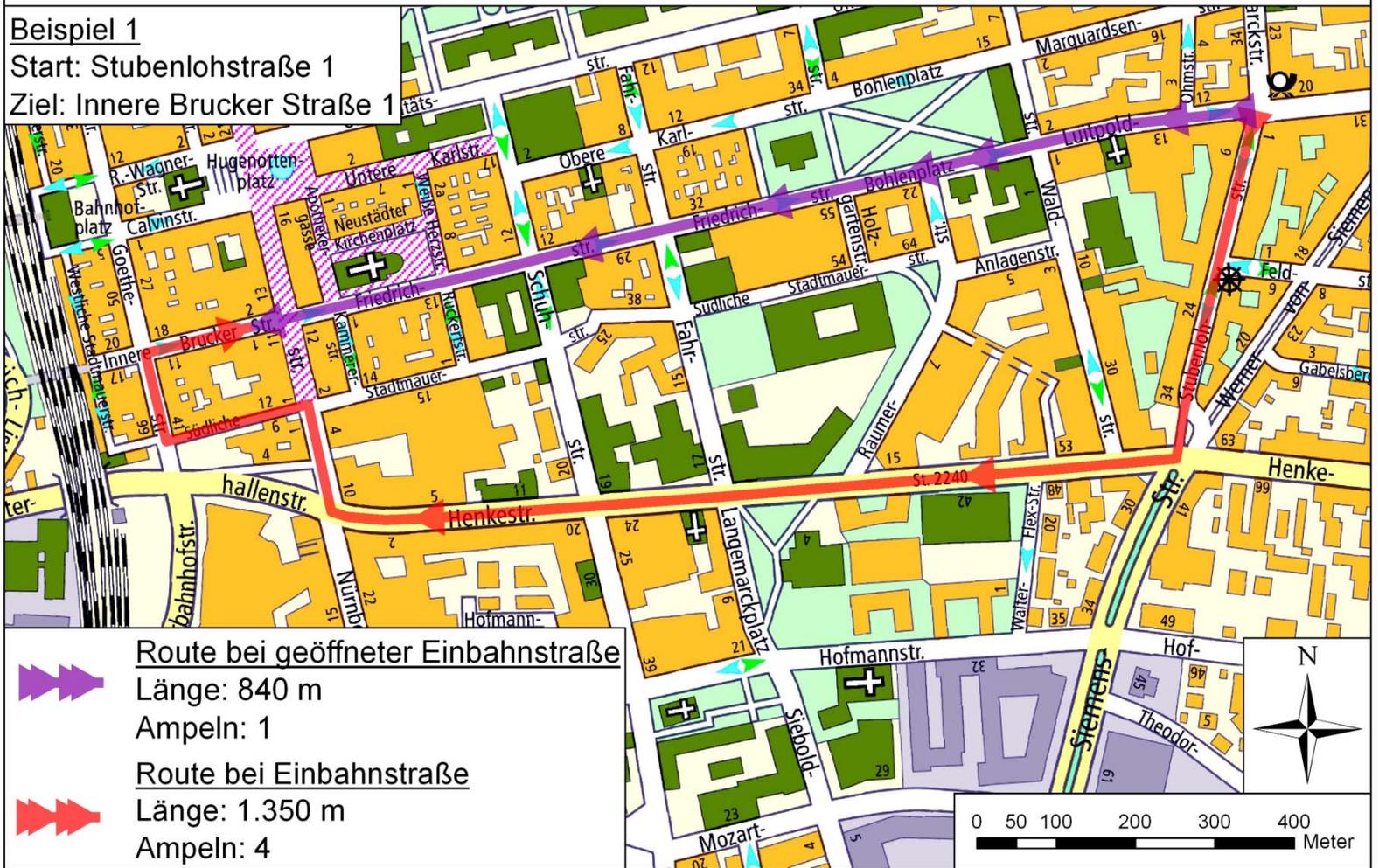
Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr als Beitrag zur Verkehrssicherheit

- in nicht geöffneten Einbahnstraßen nutzen Radfahrer häufig den Gehweg entgegen der Fahrtrichtung → **hohes Konfliktpotenzial zwischen Radfahrer und Fußgänger**
 - Kfz verringern ihre Geschwindigkeit bei Begegnungen
 - Begegnungen verlaufen selbst bei geringer Fahrbahnbreite unproblematisch → kaum Unfälle
- **Rückgang der Unfallzahlen mit Radverkehr im Vorher-Nachher-Vergleich**

Einbahnstraßenregelung erfordert erhebliche Umwege für Radfahrer

**Kurze Wege für den Radverkehr durch Öffnung der Einbahnstraßenachse
 Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße**

Beispiel 1
 Start: Stubenlohstraße 1
 Ziel: Innere Brucker Straße 1



Stadt Erlangen

SICHER RADFAHREN

Diskussion und Workshop
mit
Oberbürgermeister Herr Dr. Janik
Bürgermeisterin Frau Lender-Cassens
Planungsreferent Herr Weber

Freitag, 7.10.2016, 20:00 Uhr
im Ratssaal der Stadt Erlangen

Unsere Themen:
1. Radverkehr auf Fahrbahnen
2. Radwegbenutzungspflicht
3. Radverkehrsführung in Einbahnstraßen

Machen Sie mit ! **Radtour 18:00 - bis 19:30 Uhr**
Wir fahren zu den Themenpunkten im Stadtgebiet.
● Anmeldung: joachim.kaluza@stadt.erlangen.de

www.erlangen.de

Dokumentation

Sicher Radfahren – Diskussion und Workshop

der Stadt Erlangen am Freitag, den 7. Oktober 2016, 20 – 22 Uhr

1 Informationen zur Veranstaltung

Die Stadt Erlangen hat am Freitag, den 7. Oktober 2016 unter dem Veranstaltungstitel „**Sicher Radfahren – Diskussion und Workshop**“ alle interessierten Bürgerinnen und Bürger zu einem Radelhearing in den Ratssaal des Rathauses eingeladen. Ab 18 Uhr bestand die Gelegenheit zur Teilnahme an einer Radrundfahrt, bei der Mitarbeiter der Stadt Stellung zur erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen im Verkehrsraum nahmen. Von 20–22 Uhr wurde das Radelhearing mit Oberbürgermeister Dr. Florian Janik und Bürgermeisterin Susanne Lender-Cassens im Rathaus fortgeführt. Hieran nahmen 50 Bürgerinnen und Bürger teil.

Themenschwerpunkte

Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bürgerschaft lag der inhaltliche Fokus auf zwei Themenbereichen, welche in den zurückliegenden Monaten von besonderem öffentlichen Interesse waren:

1. Radverkehrsführung in Einbahnstraßen
2. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und Radwegebenutzungspflicht

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden weiterhin eingeladen, alle weiteren Aspekte zum Radverkehr anzubringen, die ihnen wichtig sind.

Ziele des Radelhearings

Die Anwesenden sollten einen Einblick in die rechtlichen Rahmenbedingungen der Radverkehrsplanung sowie die Planungspraxis in Erlangen erhalten. Dazu stellten zwei Mitarbeiter des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung die relevanten Informationen in zwei Impuls-Referaten anschaulich dar (ca. 15 Minuten). Vor allem aber erhielten alle Teilnehmer die Möglichkeit, eigene Anliegen, Erfahrungen und Lösungsideen zu den Themen des Abends einzubringen und diese anschließend dem Gremium zu präsentieren (ca. 60 Minuten).

Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse des Radelhearings sind in dieser Dokumentation aufbereitet und werden den Stadtratsfraktionen sowie der „AG Rad“ zur weiteren Beratung zur Verfügung gestellt. Des Weiteren fließen sie in den Prozess zur Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) ein.

2 Erwartungen der Teilnehmenden

Jeder Teilnehmer wurde durch den Moderator vor Veranstaltungsbeginn eingeladen, seine Erwartungen an den Abend auf einer Moderationswand zu formulieren. Dabei wurden insbesondere konkrete Maßnahmen angesprochen (z.B. „Radwege weg von der Straße“ oder „Bessere Anbindung der Randgebiete“), jedoch auch die Erwartung, dass die angesprochenen Verbesserungen auch tatsächlich umgesetzt werden. Geäußert wurde zudem der Wunsch, verstehen zu wollen, weshalb bestimmte Veränderungen im Verkehrsraum vorgenommen werden.

Konkret waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dazu aufgerufen, den nachstehenden Satz zu ergänzen. Die einzelnen Antworten – und ggf. deren Kommentierung durch andere – sind nachstehend aufgeführt.

Der Abend hat sich für mich gelohnt, wenn...

- ... es ein klares Verkehrskonzept gibt und jeder VT [Verkehrsteilnehmer] weiß, was er darf: Klarheit = Sicherheit
- ... die Verbesserungen nicht nur angesprochen sondern auch umgesetzt werden
- ... Radwege wieder weg von der Straße sind
[Kommentar eines weiteren Teilnehmers: „Randstein gibt Sicherheit“]
- ... Autos Radwege nicht blockieren --> Kontrolle
[Kommentar eines weiteren Teilnehmers: „ja!!!“]
- ... ich verstehe, warum „alles“ geändert werden muss
- ... möglichst viele Teilnehmer Verständnis für die Motivation der Verkehrsplanungen entwickeln
- ... dass die Randgebiete Erlangens besser an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden
- ... dass zu enge und holprige Radwege saniert werden
- ... der Rückbau der Radwege gestoppt wird und stattdessen das Radwegenetz weiter ausgebaut wird
- ... weniger Bürokraten, mehr Praktiker an das Thema!
- ... bessere Kennzeichnung (rote Farbe oder Fahrrad) an vielbefahrenen Stellen, z.B. Gerberei, hinterm Bahnhof, Großparkplatz ...
- ... Kontrolle bei Verstößen, egal ob Rad od. Auto
- ... Aufklärung d. Bevölkerung zur Öffnung d. Hauptstraße-Fußgängerzone für Radfahrer
- ... Friedrichstr. als Fahrradstr.
- ... Markierungen erneuert werden
- ... Fahrradfahrer dazu sensibilisiert werden, ihre Fahrräder nicht auf dem Gehweg abzustellen
- ... Ergebnisse gut und öffentlich präsentiert werden und auch Autofahrer mehr über Radverkehr wissen, Verständnis entwickeln
- ... mehr Radfahrer den Mut finden, die Fahrbahn zu nutzen

3 Agenda

Das Radelhearing wurde von Thimeo Graf vom i.n.s. – Institut für innovative Städte moderiert. Der Ablauf gliederte sich in vier Verfahrensschritte:

1. Einführung und Ziele

Oberbürgermeister Dr. Florian Janik begrüßte die Bürgerinnen und Bürger und sagte zu, dass die Ergebnisse des Radelhearings in folgende Gremien und Prozesse einfließen werden: Stadtratsfraktionen, AG Rad, Verkehrsentwicklungsprozess (VEP).

2. Impuls-Referate

Martin Grosch und Thomas Laubensdörfer vom Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung gaben einen Überblick über die Schwerpunktthemen zur Radverkehrsführung in Einbahnstraßen sowie auf der Fahrbahn. Die Impuls-Referate sind im Anhang dieser Dokumentation beigefügt.

3. Workshops mit Ergebnispräsentation

Um jedem die Gelegenheit zu geben, eigene Anliegen, Wünsche, Erwartungen, Erfahrungen und Ideen einzubringen, wurden alle Teilnehmenden nach dem Zufallsprinzip einer von sieben Arbeitsgruppen zugeordnet. Die moderierten Gruppen befassten sich mit ihrer jeweiligen Fragestellung („Brainstorming“), bevor die Teilnehmenden „wandern“ und die Ergebnisse der anderen sechs Gruppen einsehen und ergänzen konnten. Anschließend priorisierten die Teilnehmenden ihre Ergebnisse und präsentierten ihren wichtigsten Aspekt dem gesamten Plenum.

4. Schritt

Präsentieren Sie Ihr wichtigstes Arbeitsergebnis mit den meisten Wertungspunkten dem gesamten Plenum.
Zeit je Gruppe: 2 Min.
(„Twitter – Prinzip“)

Bis _____ Uhr

3. Schritt

Sichten Sie mit Ihrer Arbeitsgruppe die Ergänzungen und priorisieren Sie die für Sie wichtigsten Anforderungen. Jeder Teilnehmer vergibt beliebig drei Wertungspunkte.

Bis _____ Uhr

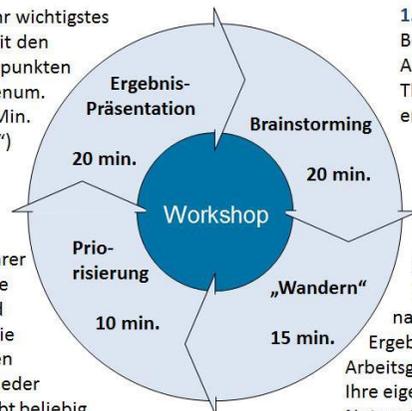


Abb. 1: Prozessschritte der Workshop-Phase

4. Zusammenfassung und Ausblick

4 Themenstellungen der Arbeitsgruppen

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sowie in Einbahnstraßen ruft in vielen Kommunen Diskussionen hervor. Menschen haben unterschiedliche Bedürfnisse (z.B. hinsichtlich des Sicherheitsgefühls oder der Reisezeit), aus denen sie ihre Ansprüche an die (Rad-) Verkehrsinfrastruktur ableiten.

Um Lösungen für ein besseres Miteinander der verschiedenen Anspruchsgruppen zu finden, ist es sinnvoll, deren Bedürfnisstruktur zu kennen und Ideen zu entwickeln, wie diese bestmöglich erfüllt werden können. Ein Abgleich solcher Bedürfnisstrukturen liefert Ansätze, Gemeinsamkeiten und Unterschiede herauszuarbeiten und, aufbauend hierauf, „Kompromisslinien“ zu finden.

Die klassischen Bedürfnisstrukturen im (Rad-) Verkehr können mit Hilfe typischer Nutzergruppen erkannt und beschrieben werden. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren deshalb in ihren Arbeitsgruppen aufgerufen, die **(1) Anforderungen** an die Verkehrsinfrastruktur aus Sicht unterschiedlicher Nutzergruppen zu identifizieren und **(2) Lösungen** zu skizzieren, wie diese erfüllt werden können. Folgende Perspektiven haben die einzelnen Arbeitsgruppen eingenommen:

1. Autofahrer
2. Fußgänger
3. [mit Gruppe 4 zusammengelegt]
4. Radelnde Schulkinder und ihre Eltern
5. Alltagsradfahrer und Fahrradpendler
6. Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern
7. Senioren und Wiedereinsteiger [Umsteiger vom Auto]

Bei Arbeitsgruppe Nr. 8 waren die Anwesenden eingeladen, allgemeine Anforderungen und Lösungen zum Radverkehr in Erlangen einzubringen.

Jede Gruppe konnte die Fragestellung anhand von vier konkreten Fotobeispielen aus den Impuls-Vorträgen erörtern. Die Themenstellung bestand aus jeweils zwei Fragen, die wie folgt strukturiert waren (Abb. 2):

1. Welche **Anforderungen** stellen Fußgänger an solche Verkehrssituationen?
2. Welche **Lösungen** können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?

Bei der Bearbeitung verwendeten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer rote Moderationskarte für die Anforderungen und grüne für die erarbeiteten Lösungen.

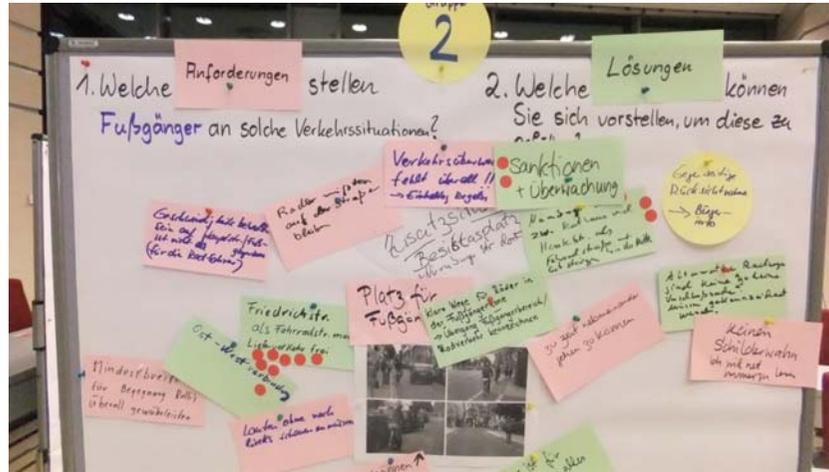


Abb. 2: Struktur der Fragestellungen am Beispiel der Gruppe 2 (Perspektive „Fußgänger“).



Abb. 3: Im Foyer des Rathauses erarbeiteten sieben Gruppen Lösungen zu den einzelnen Fragestellungen.

5 Zentrale Ergebnisse auf einen Blick

Die Gruppen gewichteten ihre Arbeitsergebnisse mittels Punktabfrage (Priorisierung) und stellten ihr wichtigstes Anliegen (eine Anforderung, eine Lösung oder eine Kombination aus beidem) dem Plenum vor. Jeder Teilnehmende konnte in seiner Gruppe drei Wertungspunkte frei vergeben.

Die zentralen Ergebnisse der einzelnen Gruppen sind:

Gr.	Perspektive	Art des Aspektes	Anliegen (Gewichtung in Klammern)
1	Autofahrer	Anforderung	<ul style="list-style-type: none"> Gute Erkennbarkeit der Verkehrsregelungen (7) <p>[bezogen insbesondere auf die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung]</p>
2	Fußgänger	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> Ost-West-Verbindung // Friedrichstr. als Fahrradstr. machen, Lieferverkehr frei (8) <p>[von der Gruppe als gemeinsamer Aspekt bewertet]</p>
4	Schulkinder und ihre Eltern	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> Förderung des Miteinanders (3) [Verkehrsberuhigung in Form von...] <ol style="list-style-type: none"> Tempo 30 (3) Sperrung von Straßen vor Schulen (3)
5	Alltagsradfahrer und Fahrradpendler	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> Grüne Welle für Fahrräder (4)
6	Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern	Anforderung und Lösung	<ul style="list-style-type: none"> „Ich will schnell genug fahren können“ (Pedelecs) → lieber auf der Fahrbahn (3)
7	Senioren und Wiedereinsteiger	Lösung	<ul style="list-style-type: none"> Ausreichend breite Begegnungsstellen, Sicherheitszonen (7)

Zentrale Ergebnisse von Gruppe 8 zum allgemeinen Handlungsbedarf im Bereich Radverkehr:

8		Lösung	<ul style="list-style-type: none"> Deutliche Kennzeichnung (5) <ul style="list-style-type: none"> → rote Farbe → Streifen / Fahrrad → Beschilderung
---	--	--------	--

Im Zuge der Dokumentation eingefügte Anmerkungen und erklärende Ergänzungen sind in eckigen Klammern dargestellt.

6 Ergebnisse im Detail

6.1 Gruppe 1 - Perspektive „Autofahrer“

Gruppe 1 hat Anforderungen und Lösungen konkret anhand der vier Fotobeispiele erarbeitet und diese den Verkehrssituationen 1-4 zugeordnet (Abb. 4). Die **Erkennbarkeit der Radinfrastruktur** im Raum wurde besonders hoch gewichtet (7 Wertungspunkte).



Abb. 4: Workshop-Gruppe 1 hat die Arbeitsergebnisse diesen vier Verkehrssituationen zugeordnet. Die Bildbezeichnungen werden auch für die anderen Gruppen beibehalten.

<p>Welche Anforderungen stellen Autofahrer an solche Verkehrssituationen?</p> <p>Bezogen auf Bild 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gute Erkennbarkeit der Verkehrsregelungen (7) • Nicht nebeneinander (Radlerinnen) • Straße muss breit genug für Radler UND Autofahrer [sein] (2) • In Einbahnstraßen Radler ohne Licht und in Schwarz gekleidet lebensgefährlich (2) <p>Bezogen auf Bild 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer fährt plötzlich auf die Straße, weil er Fußgänger ausweichen könnte • → Sicherheit, dass Radfahrer auf dem Gehweg bleibt (1) <p>Bezogen auf Bild 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitszone zwischen Straße u. Radweg, damit es keine Unfälle gibt (2) • Kein Radweg rechts vom Parker (1) <p>Bezogen auf Bild 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geisterradler gerade nachts auf dem Schutzstreifen besonders gefährlich • Radler könnte plötzlich auf die Straße fahren, wenn Bus hält <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • -- 	<p>Welche Lösungen können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p>Bezogen auf Bild 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eindeutige Kennzeichnung gut erkennbar • Rote Schutzstreifen mit Richtungspfeil • Ausweichbuchten, wenn schon Fahren entgegen der Einbahnstr. erlaubt sein muss <p>Bezogen auf Bild 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn Fußgänger u. Radler genug Platz haben (= beide Wege breit genug), fühle ich mich sicherer, dass Radler nicht plötzlich ausweicht (auf Straße) • Klar machen, was Radler dürfen oder auch nicht • Radweg – als Schutzstreifen auf die Fahrbahn, Fußweg zu eng <p>Bezogen auf Bild 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radler auf die Straße! (links vom Parker) • Sicherheitszonen • Radler sollen klingeln, wenn ich nun mal ausladen muss • Sichere Kleidung für Radler, damit ich sie sehe • Radler ohne Licht überwachen / kontrollieren <p>Bezogen auf Bild 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eindeutige Kennzeichnung der Schutzstreifen • Richtungspfeile auf die Rad-Schutzstreifen • Wo Platz ist, „Barrieren“ auf Schutzstreifen, damit ich (Autofahrer) nicht mit Radlern ins Gehege komme <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autofreie Innenstadt, nur Lieferverkehr frei • Rücksicht, wenn's eng wird
---	--

6.2 Gruppe 2 – Perspektive „Fußgänger“

Gruppe 2 erkennt vor allem in der **Öffnung der Friedrichstraße als Ost-West-Verbindung** für Radfahrer (zusammen 8 Wertungspunkte) eine wichtige Maßnahme, um den Bedürfnissen der Fußgänger besser gerecht zu werden. Bei ihrer Bewertung berücksichtigten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen.

Als weiteres Beispiel einer Verkehrssituation wurde genannt: Beşiktaş-Platz in der Nürnberger Straße.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche Anforderungen stellen Fußgänger an solche Verkehrssituationen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbewusstsein auf Hauptstr./Fußgängerzone ist nicht da (für die Radfahrer) • Radler müssten auf der Straße bleiben • Mindestbreite für Begegnung Rollis überall gewährleisten • Laufen ohne nach links schauen zu müssen • Einhaltung von Regeln für alle Verkehrsteilnehmer • Fußgänger wollen in der Fußgängerzone einfach laufen ohne immer zu gucken • Verkehrsüberwachung fehlt überall!! → Einhaltung Regeln • Zu zweit nebeneinander gehen können • Keinen Schilderwahn. Ich will net immerzu lesen • Gehen können, ohne immerzu aufpassen zu müssen [bezogen auf eine Verkehrssituation, in der sich Fußgänger und Radler einen schmalen Seitenraum teilen, siehe Gruppe 1, Bild 3] • Huch! Fahrradklingeln sind so aggressiv! • Platz für Fußgängerinnen <p>Bezogen auf Bild 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gehen können, ohne immerzu aufpassen zu müssen 	<p>Welche Lösungen können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Friedrichstr. als Fahrradstr. machen, Lieferverkehr frei [und] Ost-West-Verbindung (8) • Nürnberger Str. zw. Rathaus und Henkestr. als Fahrradstraße in der Mitte mit Gehsteigen (3) • Sanktionen + Überwachung (2) • Radwege grundsätzlich taktisch sichern (1) • Fußgängerzone nur morgens und abends freigeben (1) • Alternativrouten besser ausbauen: <ul style="list-style-type: none"> a. Goethestraße <ul style="list-style-type: none"> + Lieferverkehr auf ausgewiesenen Parkzonen + illegalen Verkehr überwachen + ruhenden Verkehr reduzieren b. Halbmond-Kammerer Straße <ul style="list-style-type: none"> + Radwege rot/blau markieren + ruhender Verkehr raus/überwachen • Klare Wege für Räder in der Fußgängerzone → Übergang Fußgängerbereich/Radverkehr Kennzeichnen • Alternative Radwege sind keine „geheime Verschlussache“, müssen gekennzeichnet werden • Gegenseitige Rücksichtnahme → Bürgerinfo • Hier ist für Fußgänger alles fein [bezogen auf Bild 4, siehe Gruppe 1] <p>Bezogen auf Bild 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radweg weg • Parkverbot (an dieser Stelle)
--	--

6.3 Gruppe 4 – Perspektive „Radelnde Schulkinder und ihre Eltern“

Gruppe 4 regt insbesondere die **Sperrung von Straßen vor Schulen, Shared Space-Zonen** und ein besseres **Verständnis für einander** (jeweils 3 Wertungspunkte) an. Auch **Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung** und Kontrolle werden für sinnvoll erachtet.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche Anforderungen stellen radelnde Schulkinder und ihre Eltern an solche Verkehrssituationen?</p> <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicheres Gefühl für mein Kind beim Radfahren und Spaß dabei → häufiges Radfahren (1) • Ausreichend Platz • Bordsteinkante als „Schutzschild“ • Ein „Wackler“ meines Radl-Kindes auf dem Schutzstreifen und das Auto erwischt es doch • Breite Geh-, Radwege • Großen Abstand zu den Kfz • Breiter Sicherheitsraum • Möglichkeit, auch mit anderen Kindern zusammen zu fahren (gesellig) • Wissen über richtiges Verhalten <p>Bezogen auf Bild 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Örtlichkeit für Grundschüler/Vorschulkinder nicht zu empfehlen → bis 8/10 Jahre auf Gehweg fahren; Schulwegplan beachten <p>Bezogen auf Bild 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • RW [Radwege] zu schmal, als Schutzstreifen auf Fahrbahn verlegen → Gehweg wird dadurch breiter <p>Bezogen auf Bild 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baulichen RW [Radweg] als Schutzstreifen auf die Fahrbahn verlegen → Gehweg wird breiter; mehr Sicherheit für FG [Fußgänger] <p>Bezogen auf Bild 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen stellt bereits die beste Variante dar; keine Lösung erforderlich 	<p>Welche Lösungen können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sperrung von Straßen vor Schulen (3) • Von klein auf Verständnis füreinander/ verschiedenen Verkehrsteilnehmern entwickeln, Shared Space-Zonen einrichten (3) • Innerorts generell Tempo 30 (2) • Verstärkte Kontrolle + Belehrung von Geschwindigkeit & Drängler (2) • Wiederholte Medienkampagne (2) • Mehr Straßen als „Radfahr“-Straßen für Autofahrer sperren (1) • Geringere Geschwindigkeiten in Städten (1) • Tempo 30 im Schulbereich (1) • Sendung „Der 7. Sinn“ (1) • Videos in div. Medien (1) • Parkplatzflächen für Radwege nutzen • Miteinander fördern • Autos bremsen, wo es nötig ist <p>Bezogen auf Bild 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraße für RF [Radfahrer] in Gegenrichtung öffnen → Fahrgeschwindigkeiten werden reduziert <p>Bezogen auf Bild 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeit reduziert und „verhalten“ Klingeln <p>Bezogen auf Bild 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeit reduzieren, notfalls anhalten oder leicht auf Gehweg ausweichen; <i>verhalten?</i> klingeln <p>Bezogen auf Bild 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • --
---	---

6.4 Gruppe 5 – Perspektive „Alltagsradfahrer und Fahrradpendler“

Bei Gruppe 5 stehen die **Grüne Welle** für den Radverkehr (4 Wertungspunkte), **Alternativen zum indirekten Abbiegen** bei Bordsteinradwegen (3) und **Überleitungen** an der Schnittstelle Radweg-Straße (2) im Fokus.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche Anforderungen stellen Alltagsradfahrer und Fahrradpendler an solche Verkehrssituationen?</p> <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reisezeitbudget begrenzt! → zügiges Fahren • Schneesräumen (frühzeitig + gründlich) der Radwege • Hürdenfrei/höhengleich (ohne überflüssige Bordsteine) • Fahrbahn mitbenutzen • Toleranz • M. Anfrdg [Meine Anforderung] an V-Situationen [Verkehrssituationen] ist „Sicherheit“ beim Fahren 	<p>Welche Lösungen können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grüne Welle für Fahrräder (4) • Alternativen zu indirektem Abbiegen bei Bordsteinradwegen (3) • Radwegfurten sollen auch auf die Straße weisen, dass Autofahrende merken, dass Fahrräder auch auf der Straße fahren dürfen (2) • „Fahrradschnellwege“ in der Innenstadt → Fahrradstraßen (1) • Klare Trennung Fußgänger/Radfahrende (1) • Bordsteinradwege baulich von Fußwegen trennen (extra Bordstein) (1) • abgesenkte Bordsteine an Straßenecken (1) • Neu weiße Markierungen bei schlecht sichtbarer Trennung (1) • §1 + 2 der StVO anwenden – „Leben“ (1) • Fahrbahn mitbenutzen (1) • Kurze Wege • Keine Umwege an Straßenecken (z.B. Hofmann-/Fahrstr.) • mehr 30er-Zonen • Regelmäßige Kontrolle des Fahrbahnbelages • Ein- und Ausfahrten nach holländischem Vorbild ohne Absenkungen für Radfahrer. Autofahrer müssen hoch- bzw. herunterfahren, beim Abbiegen in Einfahrten • Markierungen, die dazu einladen (Fahrbahnmitbenutzung) • Keine gemeinsame LSA [Lichtsignalanlage] Radverkehr/Fußverkehr • Radler vor Ampeln an breiten Straßen auf Fahrbahn leiten, so dass nach Auto Grün (länger als Fußgänger) gefahren werden kann (Bsp. Cumianastr.) • Mehr Aufklärung für Autofahrer • Aufklärungskampagnen für Auto- und Busfahrer → ist erlaubt! • evtl. Radstreifen fördern, Gleichberechtigung mit A.-Fahrer [Autofahrer]
--	--

6.5 Gruppe 6 – Perspektive „Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern“

Gruppe 6 hat mit 3 Wertungspunkten die Anforderung „Ich will schnell genug fahren können (Pedelecs)“ am höchsten bewertet und das **Fahren auf der Fahrbahn** als Lösung aufgezeigt. Als übergreifende Lösungen regt die Gruppe zwei zentrale Maßnahmen an (siehe Abb. 5):

1. **Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht**
2. **„verzeihende“ Bordsteinkanten (abgeschrägt)**

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

<p>Welche Anforderungen stellen Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern an solche Verkehrssituationen?</p> <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Ich will schnell (genug) fahren können“ (Pedelecs) • Ausreichende Breite: Sicherheitsraum, Durchfahrtsbreite • Geisterradlerfreiheit • Bremsweg • Ausreichend Reaktionsweg • Ausreichende Kurvenradien 	<p>Welche Lösungen können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?</p> <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lieber auf die Fahrbahn (3) • Aufhebung der Benutzungspflicht (2) • „Verzeihende“ Bordsteinkanten (abgeschrägt) -damit Fehler nicht gleich Unfall • Ausreichende Breite (2) • Frei von Autos (stehend) (2) • Frei von Mülltonnen, Baustellenschildern und sonstiges Mobiliar (1) • Frei von festinstallierten Pfosten, Pollern, Schranken & Co (1) • Freie Sicht (1) • Sichtdreieck (1) • Regelmäßiger Schnitt des Begleitgrüns (1) • „Virtuelle Nagelbretter“ (1) • Frei von Zwei- und vierbeinigen VT [Verkehrsteilnehmern] • Mehr Kontrolle • Geisterradlern Alternativen geben • Monetär „weh-tun“ • Markierungen ggf. anpassen • [Ausreichende Kurvenradien] beim Umbau mit einplanen
--	--

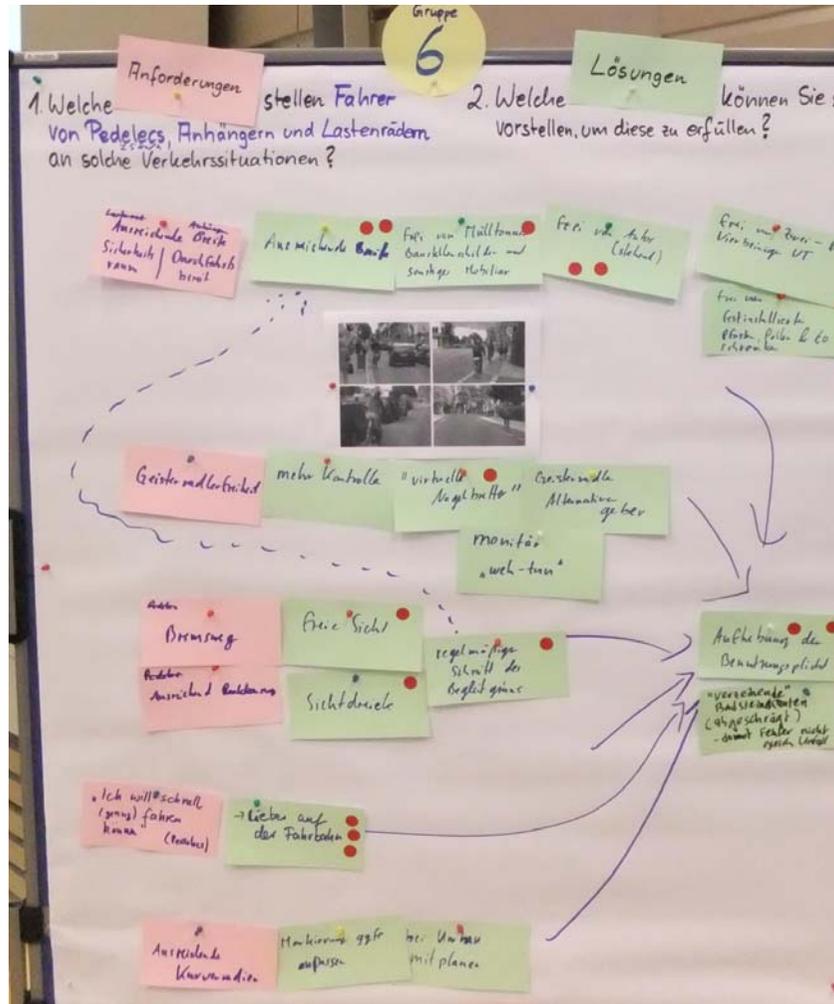


Abb. 5: Anforderungen und zugeordnete Lösungsideen

6.6 Gruppe 7 – Perspektive „Senioren und Wiedereinsteiger“

Gruppe 7 regt insbesondere die **Schaffung ausreichend breiter Begegnungsstellen** (7 Wertungspunkte) sowie die **stärkere Überwachung von Gefahrenstellen** (5), um radelnden Senioren und Wiedereinsteigern (Umsteiger vom Auto) gerecht zu werden.

Folgende Aspekte wurden identifiziert (mit Gewichtung in Klammern):

Welche Anforderungen stellen Fahrer von Pedelecs, Anhängern und Lastenrädern an solche Verkehrssituationen?	Welche Lösungen können Sie sich vorstellen, um diese zu erfüllen?
<p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vergleichbar schlechte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit, optisch + akustisch • Beansprucht mehr Raum • Schlechterer Orientierungssinn • Hindernisse und Falschparker beeinträchtigen • Geringeres Tempo 	<p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausreichend breite Begegnungsstellen, Sicherheitszonen (7) • Gefahrenstellen stärker überwachen (5) • Duale Lösung für Radverkehr: Gehweg + Rad frei und Schutz- und Radstreifen (2) • Klare, erkennbare Markierungen und Kennzeichnungen (2) • Fahrbahnebene Bordsteinkanten (1) • Schutz- und Radfahrstreifen <u>rot</u> einfärben • Deutliche Erhöhung der Verkehrsüberwachung für alle Verkehrsarten • Keine schmalen Radwege neben parkenden Autos • Gefährliche Parkplätze auflösen

6.7 Gruppe 8 – Allgemeine Anregungen zur Radverkehrssituation in Erlangen

Gruppe 8 hat sich mit der Frage befasst, wo im Bereich Radverkehr Handlungsbedarf besteht (Abb. 6). An erster Stelle steht der Wunsch, die **Radinfrastruktur deutlicher kenntlich (sichtbar) zu machen** (6 Wertungspunkte). Wichtig waren den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor allem auch die **Verbindung nach Uttenreuth** (4) sowie eine Radstation bzw. bessere **Abstellmöglichkeiten am Bahnhof** (zusammen 3 Wertungspunkte).

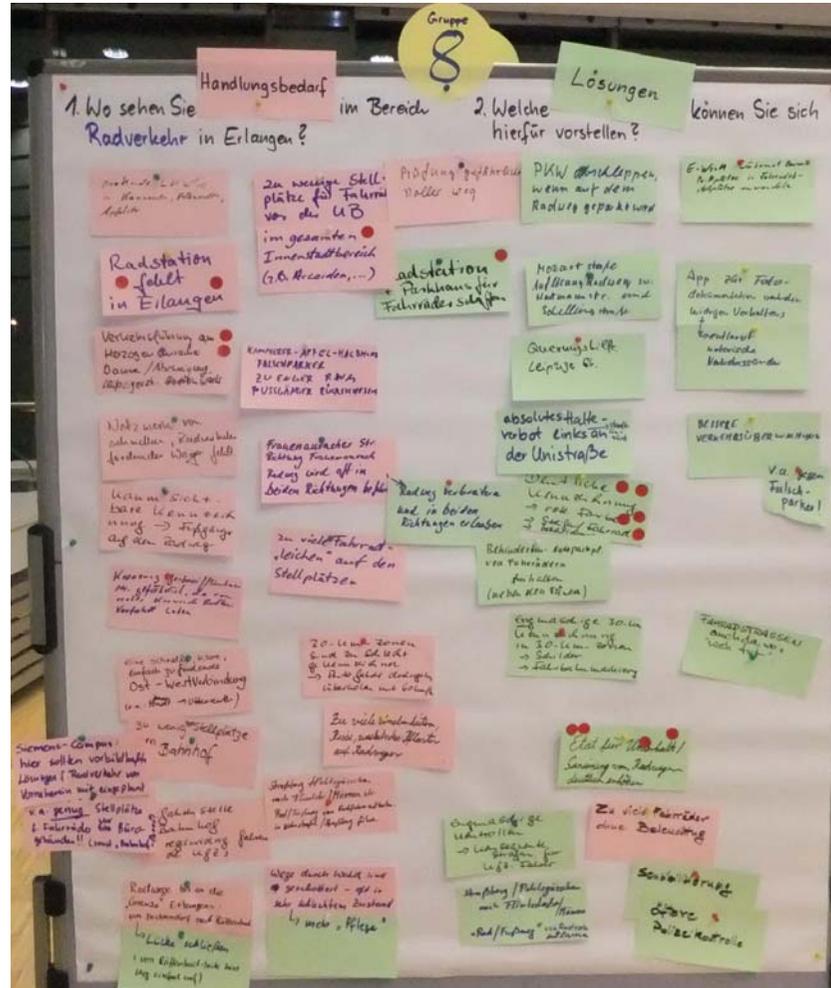


Abb. 6: Handlungsbedarfe und Lösungen für den Radverkehr in Erlangen

So sehen Sie **Handlungsbedarf** im Bereich Radverkehr in Erlangen?

Allgemein

- Radstation fehlt in Erlangen (2)
- Verkehrsführung an Herzogenauracher Damm/ Abzweigung Leipzigerstr. stadteinwärts (2)
- Zu wenige Stellplätze für Fahrräder vor der UB im gesamten Innenstadtbereich (z.B. Arcaden) (1)
- Zu wenig Fahrrad-Stellplätze am Bahnhof
- Parkende LKW's in Kammerstr., Halbmondstr., Apfelstr.
- Kammerer-Apfel-Halbmondstr.: Falschparker, zu enger Raum, Fußgänger rücksichtslos
- Netzwerk von schnellen, Radverkehr fördernder Wege fehlt
- Kaum sichtbare Kennzeichnung → Fußgänger auf dem Radweg
- Kreuzung Gerberei/Münchner Str. gefährlich, da von rechts kommende Radler Vorfahrt haben
- Eine schnelle, klare, einfach zu findende Ost-Westverbindung (v.a. Innenstadt-Uttenreuth)
- Siemens-Campus: hier sollten vorbildhafte Lösungen f. Radverkehr von vorneherein mit eingeplant werden!! V.a. genug Stellplätze f. Fahrräder vor Bürogebäuden!! (sonst „Bahnhof-Chaos“)
- Gefahrenstelle Bahnhof → regelwidrig fahrende Kfz's
- Zu viele Fahrrad"leichen" auf den Stellplätzen
- 30 km/h-Zonen sind zu schlecht gekennzeichnet → Autofahrer drängeln, überholen mit 60 km/h
- Zu viele Unebenheiten, Risse, wackelndes Pflaster auf Radwegen
- Straßberg/Pohlgrässchen nach Flintstr./ Mönaustr.: Rad/Fußweg von Radfahrer entlasten, in Wohnstraße/Straßberg führen
- Prüfung gefährliche Poller weg
- Zu viele Fahrräder ohne Beleuchtung

• Frauenauracher Str. Richtung Frauenaurach: Radweg wird oft in beiden Richtungen befahren

• Wege durch Wald sind geschottert – oft in sehr schlechtem Zustand

• Radwege bis an die „Grenze“ Erlangens: von Dechsdorf nach Röttenbach

Welche **Lösungen** können Sie sich hierfür vorstellen?

Allgemein

- Deutliche Kennzeichnung (6) → rote Farbe → Streifen/Fahrrad → Beschilderung
- Etat für Uttenreuth/ Sanierung von Radwegen deutlich erhöhen (4)
- Radstation + Parkhaus für Fahrräder schaffen (1)
- PKW abschleppen, wenn auf dem Radweg geparkt wird
- Mozartstraße Auflösung Radweg zw. Hartmannstr. und Schellingstraße
- Querungshilfe Leipziger Str.
- Absolutes Halteverbot stadteinwärts links an der Unistraße
- Behinderten-Autoparkplätze von Fahrrädern freihalten (neben den Türen)
- Engmaschige 30 km/h-Kennzeichnung in 30 km/h-Zonen → Schilder → Fahrbahnmarkierung
- Straßberg/Pohlgrässchen nach Flintstraße/ Mönau: „Rad/Fußweg“ von Radverkehr entlasten
- Engmaschige Kontrollen → Konsequente Strafen für Kfz-Fahrer
- E-Werk: während Bauzeit Parkplätze in Fahrradstellplätze umwandeln
- App zur Fotodokumentation verkehrswidrigen Verhaltens → entlarvt notorische Verkehrssünder
- Bessere Verkehrsüberwachung, v.a. gegen Falschparker
- öftere Polizeikontrolle
- Sensibilisierung
- Fahrradstraßen auch da, wo's „weh tut“

• Radweg verbreitern und in beide Richtungen erlauben

• Mehr „Pflege“

• Lücke schließen (von Röttenbach-Seite hört Weg einfach auf)