

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Referat VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/122/2022

Unterstützung des Anliegens des Freistaates Bayern zur Lage der Wendeschleife der StUB an der Südkreuzung Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	29.03.2022	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	29.03.2022	Ö	Beschluss	vertagt
Stadtrat	31.03.2022	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen

61, ZV StUB

I. Antrag

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband StUB in Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern gleichwertige finanzielle Rahmenbedingungen für eine Wendeschleife nördlich der Freyeslebenstraße gegenüber der südlichen Lage zu erreichen.
- 2) Der Ausschuss empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, bei Vorliegen der Voraussetzungen aus 1) die Planung der Zwischenwendeschleife im Bereich Freyeslebenstraße / Siemens Campus Erlangen im Bereich zwischen Freyeslebenstraße und Paul-Gossen-Straße („Nordvariante“) prioritär weiterzuverfolgen und beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Anpassungen der Radwege im Bereich der Querung der Südkreuzung vor dem Hintergrund der vorgesehenen Radschnellverbindung planerisch zu unterstützen und zu begleiten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Stadtrat Erlangen hat am 16.12.2020 (VI/033/2020) die Voruntersuchung der Verkehrsanlagenplanung für die Stadt-Umland-Bahn zur Kenntnis genommen. Im Bereich des Siemens Campus Erlangen ist darin eine Haltestelle nordwestlich der Einmündung Hammerbacherstraße / Freyeslebenstraße angeordnet sowie eine Zwischenwendeschleife südwestlich dieser Kreuzung („Südvariante“) skizziert. Derzeit ist damit die Südvariante geltende Beschlusslage für die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.

Die Haltestellenposition westlich der Hammerbacherstraße ist angesichts der Erschließungsfunktion in Richtung der intensiven Nutzungen in den ebenfalls westlich gelegenen Modulen des Siemens Campus bedeutend für die Attraktivität des Verkehrsangebotes und wird in der weiteren Planung beibehalten.

Eine Zwischenwendeschleife ist im Umfeld der Haltestelle Freyeslebenstraße erforderlich. Dies betrifft sowohl das vorgesehene Bauen in Bauabschnitten (temporäre Endhaltestelle) als auch für den langfristigen Betrieb die Möglichkeit, im Störfall und bei betrieblichem Bedarf (z.B. bei Belastungsspitzen aus studentischen Fahrtwegen) wenden zu können.

Grundsätzlich kann diese Wendeschleife südlich oder nördlich der Freyeslebenstraße angeordnet werden. Im südlichen Bereich befinden sich derzeit ebenerdige Parkierungsflächen; im nördlichen Bereich stehen aktuell Parkhäuser, nebenan verlaufen Rad-/Gehwege zur Unterführung der Paul-Gossen-Straße. Die Stadtverwaltung und der ZV StUB haben zahlreiche Wendeschleifen-Anordnungen auf ihre Machbarkeit geprüft und gegeneinander abgewogen.

Die für die Entwicklung des Moduls 7 für Zwecke der Friedrich-Alexander-Universität zuständigen staatlichen Dienststellen favorisieren die Nordvariante, um die Entwicklungsmöglichkeiten der universitären Nutzung auch bis zur Hammerbacherstraße – vorbehaltlich einer entsprechenden Anpassung des geltenden Bebauungsplanes – offenzuhalten. Ein Aspekt ist dabei die Immissions-situation. Die Stadt-Umland-Bahn ist verpflichtet, die Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionswerte in anliegenden Gebäuden sicherzustellen. Damit ist ein ordnungsgemäßer Büro-, Lehr- und Prüfungsbetrieb auch mit der Südvariante generell möglich. Für Labore mit erhöhten Anforderungen an den Erschütterungsschutz bestehen ab einem Abstand von 100 m zu den Gleisanlagen auch ohne besondere Maßnahmen seitens des Schallschutzgutachters keine Bedenken – hier werden innerstädtisch sowieso unvermeidbare Erschütterungserscheinungen nicht verstärkt; in einem Korridor zwischen 50 m und 100 m Entfernung zu den Gleisanlagen sind spezifische erschütterungsmindernde Maßnahmen in den Laboren oder an den Gleisanlagen erforderlich; bei geringeren Abständen sind beiderseits Maßnahmen erforderlich und möglich. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass die Anordnung einer hochwertigen Straßenbahn-Erschließung von Universitätsstandorten und benachbarte (Spitzen-)Forschung verträglich sind. Der ZV StUB wird seine Gleisanlagen entsprechend ausführen.

Die Stadt Erlangen wird diese Variante als Vorzugsvariante in das weitere Planungsverfahren einbringen, wenn es keine finanzielle Mehrbelastung für das Projekt StUB gegenüber der Südvariante gibt. Der derzeitige Kosten- / Nutzenfaktor darf sich nicht verschlechtern.

Die zusätzlichen investiven Aufwendungen insbesondere für die Anpassung der Radverkehrsanlagen müssen ohne Belastung des Projektes Stadt-Umland-Bahn kompensiert werden, um den Nutzen-Kosten-Indikator der StUB nicht zu belasten. Bei der Planung und dem Bau der angepassten Radverkehrsanlagen ist zwingend darauf zu achten, dass die technischen Anforderungen aus den einschlägigen Regelwerken und der StVO z. B. im Hinblick auf die Radwegebreiten, Steigungen, Radien etc. eingehalten werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Masterplan der Universität in diesem Bereich wird vonseiten der Stadt im Grundsatz bestätigt und soll im Weiteren über ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren in Zusammenarbeit mit der Stadt Erlangen weiterentwickelt werden. Dabei sind die städtischen Ziele wie Klimaanpassung, Ökologie, Nachhaltigkeit, Integration in den Stadtteil, Übernahme von überörtlichen Verkehrsbeziehungen sowie weiterer Grundsatzbeschlüsse der Stadt Erlangen (solare Baupflicht) und andere städtische Satzungen einzuarbeiten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Beschluss wird dem Ansinnen der FAU / des Freistaates Bayern gerecht und übermittelt, um den Ankaufsprozess abzuschließen.

Insgesamt ist das ein wichtiges Projekt für die Verkehrswende.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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: Lagepläne

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 29.03.2022

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Stadträtin Dr. Marenbach soll der TOP als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Volleth
Vorsitzende/r

Schmitt
Schriftführer/in

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Stadträtin Dr. Marenbach soll der TOP als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Volleth
Vorsitzende/r

Schmitt
Schriftführer/in

Protokollvermerk:

Frau StRin Ober beantragt, die Vorlage als Einbringung zu behandeln.

Beschluss des Stadtrates: mit 16 gegen 30 Stimmen **abgelehnt**

Ergebnis/Beschluss:

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband StUB in Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern gleichwertige finanzielle Rahmenbedingungen für eine Wendeschleife nördlich der Freyeslebenstraße gegenüber der südlichen Lage zu erreichen.
- 2) Der Ausschuss empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, bei Vorliegen der Voraussetzungen aus 1) die Planung der Zwischenwendeschleife im Bereich Freyeslebenstraße / Siemens Campus Erlangen im Bereich zwischen Freyeslebenstraße und Paul-Gossen-Straße („Nordvariante“) prioritär weiterzuverfolgen und beauftragt die Verwaltung, die erforderlichen Anpassungen der Radwege im Bereich der Querung der Südkreuzung vor dem Hintergrund der vorgesehenen Radschnellverbindung planerisch zu unterstützen und zu begleiten.

mit 46 gegen 0 Stimmen

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Winkler
Schriftführer/in

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang