Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/394/2026/1**

RSV Erlangen-Herzogenaurach, hier: Vorplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	17.11.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	17.11.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 31, 23, EBE, EB77, Inklusionsbeauftrage, ZV StUB
Stadt Herzogenaurach
20 z.K.

StBR Anger, StBR Bruck, OBR Frauenaurach, OBR Kriegenbrunn jeweils zur Info

I. Antrag

1. Die Vorplanung der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach wird beschlossen.
2. Der Aufnahme der nächsten Planungsstufe 2 (HOAI-Leistungsphase 3) und der dazugehörigen Gutachten wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das eisenbahnrechtliche Freistellungsverfahren für den benötigten Abschnitt der ehemaligen Aurachtalbahntrasse einzuleiten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach Zusage der Förderung durch den Bund gemäß der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 (Förderquote 75 %) wurde die Verwaltung beauftragt, die Planung für die Radschnellverbindung (RSV) zwischen Erlangen und Herzogenaurach aufzunehmen. Nach der erfolgreichen Vergabe der Planungsleistungen wurde im 1. Quartal 2024 mit der Planungsstufe 1, die die Leistungsphasen 1 + 2 nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beinhaltet, begonnen.

Ziel der ersten Planungsstufe ist es, in einer Variantenuntersuchung die Vorzugstrasse anhand klarer Kriterien zu definieren und das grundlegende Planungskonzept zu erstellen. Die Variantenuntersuchung fokussierte sich dabei auf kleinräumige Varianten, da mit der Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach, Schwabach und umgebende Landkreise“ von 2017 bereits großräumige Varianten untersucht und Vorzugstrassen definiert wurden. Das Planungskonzept fußt auf dem aktuellen Stand der Technik, den gültigen Rechtsvorschriften sowie den Vorgaben der Förderrichtlinie. Die folgenden Ausführungen erläutern die zentralen Planungsergebnisse, die mit den Lageplänen in zeichnerischer Form zum Beschluss vorliegen (siehe Anlage 1).

Die nun anschließende Planungsphase (HOAI-Leistungsphase 3, d.h. Entwurfsplanung) ist ein wichtiger Meilenstein, da die Entwurfsplanung als belastbare Verhandlungsgrundlage für Gespräche mit

Dritten (u. a. Autobahn GmbH, DB, Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung) zu Genehmigungsprozessen, Umsetzung und Finanzierung dient.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Variantenbewertung und Findung der Vorzugstrasse

Der 11,5 km lange Trassenkorridor wurde zu Beginn in 22 Abschnitte unterteilt. Innerhalb dieser Abschnitte wurden bis zu drei Varianten vertieft untersucht, die in Anlage 2 kartographisch dargestellt sind. Die Analyse wurde anschließend in eine umfassende Bewertungsmatrix überführt und bepunktet (siehe Anlage 3). In den drei Themenschwerpunkten Infrastruktur und Verkehr, Umwelt sowie Bau- und Kostenaufwand wurden 20 Bewertungskriterien bewertet und flossen in das Gesamtbewertungsergebnis ein. Zusätzlich wurde auf die Unterscheidung der Lage in Stadtraum und Naturraum Rücksicht genommen.

Im Gesamtergebnis wurde so eine Vorzugstrasse definiert. Diese sieht die Führung wie folgt vor:

- Beginn an der Gleisunterführung parallel der Werner-von-Siemens-Straße
- Michael-Vogel-Straße
- Brucker Radweg
- Am Brucker Bahnhof
- Wladimirstraße
- Radwegbrücke über A 73
- Gleisparalleler Weg zwischen Birkenstraße und Fürther Straße
- Landwirtschaftlicher Weg am Fuß des Bahndamms
- Radwegbrücke über Kraftwerkstraße und Main-Donau-Kanal
- Bahnhofsgelände Frauenaurach
- Aurachtalbahntrasse zwischen Frauenaurach und Kriegenbrunn
- Landwirtschaftlicher Weg parallel der ehemaligen Aurachtalbahn (inkl. Bieberweg und Vacher Straße) bis Galgenhofer Straße
- Ende am Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße

Auf einige Planungsergebnisse soll hier, aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Planung im Detail eingegangen werden. Grafische Darstellungen sind Anlage 4 zu entnehmen.

Erstens wurden die Endpunkte der ursprünglichen Trasse um einige Meter zurückversetzt.
Der Erlanger Endpunkt wurde vom Knoten Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße um ca. 260 m zurückverlegt und liegt nun am östlichen Ende der Gleisunterquerung. Um die Nägelsbachstraße mit ausreichendem Standard zu queren wäre ein zusätzliches Brückenbauwerk auf der Südseite der Werner-von-Siemens-Straße nötig, da das nordseitige Bauwerk nicht weiter verbreitert werden kann. Aufgrund des potenziell nötigen Eingriffs in den ebenfalls von der StUB beplanten Knoten Werner-von-Siemens-Straße/Nürnberger Straße wird hier die Planung zurückgestellt, bis die StUB-Planung für diesen Bereich abgeschlossen ist. Sollte unter Berücksichtigung der StUB-Planung keine RSV-taugliche Querung hergestellt werden können, soll der Anschluss der RSV an die Innenstadt aufgefächert werden, d.h. auf mehrere Routen mit geringerem Ausbaustandard (vorzugsweise als Radvorrangroute (RVR)) ausgewichen werden.
Der Endpunkt in Herzogenaurach wurde vom Knoten Hans-Maier-Straße/Bahnhofsstraße zum Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße zurückverlegt (ca. 500 m), da unter Berücksichtigung der StUB-Trasse und des Gewässerschutzes im Überflutungsberiecht der Mittleren Aurach ein Ausbau auf RSV-Standard schwierig ist. Das Ende wird ebenfalls aufgefächert und über verschiedene Routen an das Radverkehrsnetz der Stadt Herzogenaurach angebunden.

Zweitens der Knoten Felix-Klein-Straße/Am Brucker Bahnhof. Die Einbindung des Brucker Radwegs in den Knoten ist aufgrund der seitlich versetzten Lage zur Straße Am Brucker Bahnhof sowie der vorhandenen Busbeschleunigung weder planerisch trivial noch nutzerseitig intuitiv verständlich. Die

planerische Vorzugsvariante wäre die Einbindung des Brucker Radwegs als echter Knotenarm, der bis zur Einfahrt des hinter dem Autohaus liegenden Grundstücks als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ geführt würde. Da hierzu jedoch in die Zufahrt und Parkplatzfläche des Autohauses eingegriffen werden müsste, wurde eine Variante erarbeitet, die ohne Eingriff in die privaten Zufahrten umgesetzt werden kann.

Drittens die Überquerung der Kraftwerkstraße und des Main-Donau-Kanals. Um einen eigenständigen Brückenneubau zu vermeiden, wurde die Möglichkeit einer Verlagerung der RSV-Trasse auf die vorhandenen Brücken der Sylvaniastraße geprüft. Dazu würde die südliche Fahrspur als zwei-Richtungs-Radweg genutzt, während eine Engstellensignalisierung den Kfz-Verkehr auf der nördlichen Fahrspur regeln würde (d.h. beide Fahrtrichtungen würden ampelgesteuert abwechselnd dieselbe Fahrspur nutzen). Hierzu wurden zwei HBS-Berechnung durchgeführt, die eine prinzipielle Machbarkeit bestätigen, die mittlere Wartezeit für den Kfz-Verkehr betrüge in der Spitzenstunde knapp 42 Sekunden. Da die Lösung mittels Engstellensignalisierung von Straßenverkehrsbehörde und Anwohnern abgelehnt wird sieht der aktuelle Planstand weiterhin die Lösung mittels Brückenneubau vor, die in der Wertungsmatrix aufgrund der Bau- und Unterhaltskosten sowie dem Eingriff in den Naturraum schlechter abschneidet.

Viertens bestehen rechtliche Widersprüche zwischen einer straßenrechtlich zu widmenden Radverbindung und einer eisenbahnrechtlichen Widmung. In den Bereichen, in denen zwar in das gewidmete Flurstück, aber nicht in den Gleisbereich eingegriffen wird (v.a. Verbreiterung des Brucker Radwegs & des bahnparallelen Wegs östlich der Fürther Straße), ist nach erster Stellungnahme der DB eine Lösung möglich.
Im Abschnitt Frauenaurach-Kriegenbrunn ist die ursprünglich geplante Lösung mit einem im Falle einer Reaktivierung rück- bzw. umbaupflichtigen Weg aufgrund straßen- und eisenbahnrechtlicher Schwierigkeiten nicht umsetzbar. Hier muss nach gegenwärtiger Rechtslage die stillgelegte Aurachtalbahntrasse erst mittels eines Planfeststellungsverfahrens von Bahnbetriebszwecken freigestellt („entwidmet“) werden. Da dieses eine notwendige Vorbedingung der Baurechtsschaffung ist, muss dieses Verfahren aufgrund der möglichen Dauer baldmöglichst eingeleitet werden. Die Stadt Erlangen ist hierbei nach § 23 (2a) AEG auch ohne vorher erfolgten Grunderwerb als Gemeinde antragsberechtig.
Im Verkauf der Bahntrasse westlich von Kriegenbrunn ist kein Eingriff in den Gleisbereich nötig. Eingriffe in das Bahnflurstück werden hier soweit möglich minimiert.

Planungskonzept der Vorplanung

Fokus Radverkehr

Aufbauend auf die damit festgelegte Vorzugsvariante wurde ein durchgehendes Planungskonzept erarbeitet, das zusätzlich zur folgenden textlichen Ausführung den Lageplänen entnommen werden kann (Anlage 1).
Die RSV beginnt mit der bereits auf RSV-Standard ausgebauten Gleisunterführung und biegt am Zentralfriedhof in südlicher Richtung auf die Michael-Vogel-Straße ein. Die bestehende Fahrradstraße wird um den nördlichen Abschnitt (von der Fließbachstraße zum Schnittpunkt mit dem Radweg nördlich des Friedhofs) erweitert. Die Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße wird entsprechend des städtischen „Leitfadens für Fahrradstraßen“ umgestaltet. Der Brucker Radweg wird mittels einer Stützmauer in Richtung der Bahngleise verbreitert. Im Abschnitt Am Brucker Bahnhof bis Wladimirstraße wird die RSV als Fahrradstraße geführt. An der Einmündung des Remarwegs wird die Trasse über einen Kreisverkehr von der Fahrbahn getrennt und quert als eigenständiger Radweg die Tennenloher Straße. Die bestehende, aber deutlich zu schmale Fuß-/Radwegebrücke über die A 73 wird mit einem Ersatzneubau ersetzt, der neben der Gleisbrücke auf den Birkenweg trifft. Zwischen Birkenweg und Fürther Straße wird der Weg analog zum Brucker Radweg mittels einer Stützmauer in Richtung Gleise verbreitert. Die Querung der Fürther Straße wird aus Gründen der Verkehrssicherheit mit einer LSA geregelt.

Die RSV erhält eine eigene Regnitzquerung, die im Wiesengrund auf den auszubauenden landwirtschaftlichen Weg trifft. Nach der Wiesengrundquerung wird ein straßenbegleitender Radweg mit eigenen Brückenbauwerken auf der Südseite der Sylvaniastraße geschaffen. Eine neue Querungshilfe auf der Kanal-Westseite erleichtert die Anbindung an den Kanalbetriebsweg (Trasse des künftigen Metropolradwegs Nürnberg-Bamberg). Nach einem kurzen Abschnitt als Fahrradstraße über das Bahnhofsgelände in Frauenaurach quert die RSV-Trasse die Sylvaniastraße im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs und setzt sich erneut als straßenbegleitender Radweg entlang der Sylvania- und Hüttendorfer Straße bis zum Ortseingang Kriegenbrunn fort. Durch Kriegenbrunn wird die RSV über die Londoner, Wallenstein- und Gustav-Adolf-Straße als Fahrradstraße geführt. Am ehemaligen Bahnübergang in der Kriegenbrunner Straße setzt sich die Trasse auf dem auszubauenden landwirtschaftlichen Weg fort. Nach der Stadtgrenze geht der Weg in den Bieberweg in Niederndorf über, der als Fahrradstraße umgestaltet wird. An der Vacher Straße besteht ein Anschluss an die vom Staatlichen Bauamt Nürnberg geplante Radverbindung Niederndorf-Vach. Im Anschluss setzt sich der Ausbau des landwirtschaftlichen Weges an Hauptendorf vorbei bis zum Endpunkt am Knoten Hans-Maier-Straße/Galgenhofer Straße am Schaeffler-Osttor fort.

Fokus Fußverkehr

Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist entlang der RSV der Fußverkehr getrennt zu führen. Eine gemeinsame Führung ist nur außerorts und bei entsprechend schwacher Fußverkehrsfrequenz zulässig. Innerorts wird der Fußverkehr prinzipiell auf den bestehenden Gehwegen geführt. Wo möglich wird eine Verbreiterung des Gehweges eingeplant, um die notwendige sichere Führung herzustellen. Besonders Schulwege finden bei der Planung Berücksichtigung. Schwachstellen im Fußverkehrsnetz können durch die Planung der RSV optimiert werden. Somit sind zu Fuß Gehende als schwächste Verkehrsteilnehmer ebenfalls Profiteure der RSV-Planung.
Der Ausbau des bereits im Bestand sehr stark von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden frequentierten Brucker Radwegs gehört durch die höhere Breite und klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr zu den Teilprojekten mit dem größten Mehrwert für den Fußverkehr. Selbiges gilt für den (allerdings etwas weniger frequentierten) gleisparallelen Weg zwischen Birkenweg und Fürther Straße. Weitere Projekte mit deutlichem Mehrwert für den Fußverkehr sind der Neubau einer Regnitzbrücke für den Radverkehr, wodurch die bestehende barrierefreie Rampe ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten bleibt, sowie der Neubau der Brücken über Main-Donau-Kanal und Kraftwerkstraße, durch die sich auch die Fußverkehrsverbindung von Frauenaurach in den Wiesengrund verbessert. Auch der Ausbau der landwirtschaftlichen Wege im Wiesengrund und Aurachtal hat positive Auswirkungen auf den Fußverkehr, da auch hier eine Entflechtung vom Radverkehr vorgesehen ist. Zudem wird auch der Begegnungsverkehr mit dem hier zugelassenen landwirtschaftlichen Verkehr sicherer, da mehr Platz zum Ausweichen vorhanden ist.

Fokus ÖPNV

Durch die direkte Anbindung des S-Bahnhofs Erlangen-Bruck verbessert sich insbesondere für Frauenaurach, Kriegenbrunn und den Südwesten Brucks die intermodale Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr.
Im Bereich der Straße Am Brucker Bahnhof besteht einerseits eine gute Anbindung an eine wichtige Haltestelle des Busnetzes, andererseits ergeben sich durch die Einbindung der RSV in den dortigen Knoten gegebenenfalls Einschränkungen für die bestehende ÖPNV-Beschleunigung in der Signalisierung. Diese muss in den anstehenden Planungsphasen weiter optimiert werden.

Fokus fließender und parkender Kfz-Verkehr

Der fließende Kfz-Verkehr wird entlang der RSV weiter wie im Bestand geführt. Anpassungen gibt es an Stellen, wo sie zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität der RSV sowie zur Erfüllung der Richtlinienkonformität notwendig sind. Durch geeignete Infrastruktur sollen Durchgangs- oder Schleichverkehre auf den Teilen der RSV ausgeschlossen werden, in der eine Mischnutzung mittels Fahrradstraße geplant wird. Dies bietet darüber hinaus den Vorteil, dass neben dem Radverkehr, auch die

Haupt- und Durchgangs-Kfz-Verkehre auf den für diese Nutzung zur Verfügung stehenden Straßen gebündelt und Anwohner von Verkehrslärm entlastet werden. Die Erreichbarkeit für den Quell- und Zielverkehr ist weiterhin gegeben.

In der Michael-Vogel-Straße soll die zuletzt mit BV 613/172/2022 beschlossene Einrichtungsführung für den Kfz-Verkehr umgesetzt werden, was gemeinsam mit einer Reduktion des Fahrbahnrandparkens eine besser einsehbare und damit sicherere Straße bewirkt. In Bereichen mit neu anzuordnenden Fahrradstraßen (vor allem Kriegenbrunn) ist ebenfalls zu prüfen, ob bisher mögliches Parken am Fahrbahnrand entfallen muss. Durch die Anlage eines Kreisverkehrs an der Einmündung Remarweg/Wladirmirstraße und die Trennung der RSV von der Wladimirstraße westlich davon muss eine geringe Anzahl an Stellplätzen in den Senkrechtparkbuchten entfallen.

Fokus landwirtschaftlicher Verkehr

Durch den Ausbau der landwirtschaftlichen Wege im Wiesengrund sowie entlang der Aurach entstehen auch für den landwirtschaftlichen Verkehr Vorteile, da durch die erhöhte Breite der Begegnungsfall mit Radfahrenden sicherer abzuwickeln ist. Bei einem Regelausbau auf volle 6 m Breite (4m Radweg, 2m Gehweg) ist zudem auch ohne weiteres der Begegnungsfall zwischen zwei landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich.

Fokus Umwelt

In der Planung der RSV wird aktiv darauf geachtet, unnötige Versiegelungen zu vermeiden und Chancen der Entsiegelung zu ergreifen. Wo möglich, werden Baumneupflanzungen eingeplant. Nichtsdestotrotz handelt es sich um eine Ausbauplanung, die daher auch mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung und im unvermeidbaren Ausnahmefall auch mit Baumfällungen einher geht. Beides geschieht gemäß Planungsrecht nur im Einklang mit dem Umweltgutachten, das parallel und in Abstimmung mit der vorliegenden Planung erstellt wird.
Entsiegelungspotential besteht hierbei vorrangig auf dem Bahnhofsvorplatz Frauenaurach, wo im Zuge der Neuanlage des Weges auch bestehende, aber nicht mehr benötigte Asphaltflächen entfernt werden können. An der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Fließbachstraße besteht durch die Umlegung des Parkplatzes die Möglichkeit, diesen stellenweise zu entsiegeln und zu begrünen.
Zudem wurde eine Nachhaltigkeitsbewertung des Gesamtprojekts (Trasse Erlangen-Herzogenaurach und Erlangen-Nürnberg) durchgeführt, aus der sich weitere Handlungsempfehlungen ergaben. Diese werden soweit technisch und wirtschaftlich möglich berücksichtigt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das vorliegende Planungskonzept wurde im Vorfeld mit den entsprechend zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt. Die Stellungnahmen, deren Inhalt sich auf den jetzigen Planungsstand bezogen, wurden bereits berücksichtigt. Alle weiteren Anmerkungen werden in der nächsten Planungsphase bearbeitet. Die Vorzugstrasse und das Planungskonzept wurden am 21.11.2024 in der AG Rad den Teilnehmenden vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde über Präsentationen in der öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirats Anger/Bruck am 25.03.2025, im Ortsbeirat Kriegenbrunn am 19.03.2025 und im Ortsbeirat Frauenaurach/Neuses am 26.03.2025 über die Vorzugstrasse und das Planungskonzept informiert. Die Herzogenauracher Öffentlichkeit wurde bei der Sitzung des dortigen Planungs- und Umweltausschusses am 08.04.2025 informiert. Vorschläge aus den Veranstaltungen zur kleinräumigen Trassenführung konnten noch in die Variantenuntersuchung aufgenommen und bewertet werden. Rückmeldungen zum Planungskonzept wurden geprüft und bestmöglich berücksichtigt.
Im September und Oktober 2025 wurden die fortgeschrittenen Planungen erneut mittels mehrstündiger Infostände und Befahrungen der Öffentlichkeit vorgestellt und weitere Anregungen aufgenommen (Erlangen Zentrum (Infostand auf dem Mobilitätstag am Rathaus) am 17.09.2025; Herzogenaurach (nur Befahrung) am 29.09.2025; Anger/Bruck am 01.10.2025; Kriegenbrunn/Frauenaurach am 15.10.2025).

Mit Aufnahme der nächsten Planungsstufe wird auf Grundlage der Vorplanung bis voraussichtlich zum 2. Quartal 2028 der Entwurf erarbeitet und die dazugehörigen Gutachten erstellt (unter anderem Sicherheitsaudit, Kampfmittelvorerkundung, Baugrundgutachten). Im Zuge dieser Phase wird geplant, die Trasse mit der interessierten Öffentlichkeit erneut zu begehen oder zu befahren, um die Planungen im Detail erläutern zu können.

Die Abstimmung mit dem ZV StUB (Projektüberschneidungen im Stadtgebiet Herzogenaurach) und der Stadt Herzogenaurach werden fortgeführt. Zudem steht die Verwaltung im Austausch mit der zuständigen Planfeststellungsbehörde, der Regierung von Mittelfranken, um das geeignete Verfahren zur Baurechtsschaffung zu fixieren.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass eine Umsetzung auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flurstücken nur nach vorangehender Freistellung des betreffenden Grundstücks beziehungsweise Grundstücksteils von Bahnbetriebszwecken möglich ist. Im Vorfeld sind die Planungseingriffe daher zwischen mit der Deutschen Bahn abzustimmen sowie die entsprechenden Anträge auf Freistellung beim Eisenbahnbundesamt in Nürnberg zu stellen. Dies stellt eine zwingende Voraussetzung dar, um die spätere Durchführung des Grunderwerbes rechtssicher und erfolgreich gewährleisten zu können.

Um auch außerhalb von Veranstaltungen über den Planungsstand und Fragen rund um die Radschnellverbindungen in Erlangen informieren zu können, wurde die städtische Website um relevante Informationen ergänzt. Diese können unter dem Link www.erlangen.de/radschnellweg erreicht werden.

Die Verwaltung weist ausdrücklich darauf hin, dass die Aufnahme der nächsten Planungsstufe nur vorbehaltlich der gegebenen Finanzierung stattfinden kann. Dafür müssen die Haushaltsmittel für 2027 ff wie beantragt zur Verfügung stehen. Eine Verzögerung der Planung und Beauftragung der nächsten Stufe gefährdet das Projektziel auf mehreren Ebenen (siehe BV 613/310/2024) sowie die Zuschussfähigkeit mit einer Förderquote von 75 %.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ *ja, positiv: Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs als nachhaltige Mobilitätsformen*
☒ *ja, negativ*: Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☒ *ja*: Mögliche Einstellung des Projektes mit allen negativen Konsequenzen auf Finanzen und Mobilitätsplanung.*
☒ *nein*: Um mehr Menschen für eine nachhaltige Mobilitätsform wie das Radfahren zu gewinnen, braucht es die dafür notwendige Infrastruktur als Pullfaktor. Diese denkt möglichst alle Menschen mit ihren individuellen Fähigkeiten mit und ermöglicht ein attraktives, direktes sowie zügiges und vor allen Dingen sicheres Fahrradfahren.*

**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:	ca. 380.000 €	bei IPNr.: 541.862
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	Rückflüsse durch Förderung (75 %) & anteilige Übernahme der Stadt Herzogenaurach (30 % nach Abzug Förderung) i.H.v. ca. 314.000 €	

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☒ sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.862
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Lagepläne
Anlage 2 – Übersichtskarte
Anlage 3 – Bewertungsmatrix
Anlage 4 – Darstellungen Planungsfokusse

III. Abstimmung

siehe Anlage

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