

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

(UVPA/003/2014)

über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB 77 am Dienstag, dem 11.03.2014, 16:00 - 19:20 Uhr, Ratssaal, Rathaus

Der / die Vorsitzende eröffnet um 16:00 Uhr die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung der Mitglieder und die Beschlussfähigkeit fest.

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:35 Uhr

4. Mitteilungen zur Kenntnis

- | | | |
|------|---|-------------------------------|
| 4.1. | Lärmschutz bei Eltersdorf, A 73 | III/063/2014
Kenntnisnahme |
| 4.2. | Luftreinhaltung; Bericht zur Situation 2013 | 31/258/2014
Kenntnisnahme |
| 4.3. | Niederschrift über die 1. Sitzung des Naturschutzbeirates
am 03.02.2014 | 31/259/2014
Kenntnisnahme |
| 4.4. | Gewässerökologische Maßnahmen am Dechsendorfer Weiher
- Wiederherstellung Röttenbach; Sachstandsbericht | 31/261/2014
Kenntnisnahme |
| 4.5. | Weltwassertag am 22. März 2014,
Aktion des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen | 31/262/2014
Kenntnisnahme |
| 4.6. | Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 23.01.2014
bis 13.02.2014 | 321/122/2014
Kenntnisnahme |
| 4.7. | Anfrage von Frau Stadträtin Wirth-Hücking vom 12.11.2013 zu
Fahrzeiten und Auslastung der Linien 285 und 294 im Rahmen des
Neubaus der Eisenbahnbrücke an der Tennenloher Straße in Bruck | 613/179/2014
Kenntnisnahme |
| 4.8. | Anfrage von Herrn Dr. Frohmader im UVPA am 03.12.2013
zur Linienführung der Buslinie 285 | VI/046/2014
Kenntnisnahme |
| 4.9. | Anfragen von Frau StRin Grille vom 15.05.2013,
Frau StRin Baumgärtel vom 24.10.2013 und Herr StR Wangerin
vom 28.11.2013 zur Überdachung von Bushaltestellen | 613/183/2014
Kenntnisnahme |

- | | | |
|---|--|-------------------------------|
| 4.10. | Verkehrsbericht Erlangen 2013 | 613/187/2014
Kenntnisnahme |
| 4.11. | 2. Forum Verkehrsentwicklungsplan am 05.02.14 | 613/185/2014
Kenntnisnahme |
| 5. | Erstellung eines "Integrierten Klimaschutzkonzeptes Erlangen" | 31/241/2013
Gutachten |
| 6. | Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel
in der Artilleriestraße östlich Carl-Thiersch-Straße | 321/121/2014
Beschluss |
| 7. | Aufstellen von Schaukästen in Tennenlohe an der bestehenden
Schaukastenanlage für Vereine und Verbände;
hier: Fraktionsantrag von Frau StRin Grille und Herrn StR Jarosch
Nr. 223/2013 | 232/041/2014
Beschluss |
| 8. | Nachverdichtung am Würzburger Ring;
Antrag der SPD-Fraktion Nr. 225/2013 vom 05.11.2013 | VI/047/2014
Beschluss |
| 9. | Innenstadtentwicklung - Aufstellung eines plastischen Erlangen-
modells (Blindenmodell) der Historischen Innenstadt auf dem
Bahnhofsvorplatz | 610.3/067/2014
Beschluss |
| 10. | Überörtliche direkte Radwegeverbindungen von Erlangen in die
Nachbarstädte und ins Umland - Fraktionsantrag 229/2013 der
Grünen Liste | 613/184/2014
Beschluss |
| Dazu mündlicher Sachvortrag durch den ADFC um ca. 18:00 Uhr. | | |
| 11. | Gebbertstraße / Am Röthelheim - Einbau einer zweiteiligen Mittelinsel
Planungsauftrag aus Beschlussvorlage 321/115/2013 vom
03.12.2013 | 613/178/2014
Beschluss |
| 12. | Einführung eines Semestertickets - Anträge der SPD-Fraktion vom
26.11.2013 und der Erlanger Linke vom 16.11.2013 | 613/180/2014
Beschluss |
| 13. | Neue Geh-/ Radwegeverbindung zwischen Geh-/ Radweg am
Bachgraben und Henri-Dunant-Straße | 613/168/2013
Beschluss |
| 14. | Sanierung der Hutgrabenbrücke, provisorischer Übergang für
Fußgänger und Radfahrer; Antrag der CSU-Fraktion Nr. 044/2014 | VI/049/2014
Beschluss |
| 14.1. | Änderung des FNP im Rahmen eines Bplanverfahrens im Bereich
Klosterwald 15 und Herausnahme des Grundstücks Flur-Nr. 350/2,
Gemarkung Frauenaarach, aus dem Landschaftsschutzgebiet zur
Bebauung mit einem Einfamilienhaus | 033/2014/CSU-
A/001 |
| 15. | Anfragen | |

TOP 4

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 4.1

III/063/2014

Lärmschutz bei Eltersdorf, A 73

Sachbericht:

Mit anliegendem Schreiben vom 14. Februar 2014 teilt der Bayerische Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr mit, dass in diesem Jahr auf der A 73 zwischen dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen und der Anschlussstelle Fürth/Ronhof in beiden Richtungen ein lärmindernder Belag aufgebracht wird.

Zusätzlich wird Unterstützung beim Schließen der rund 20 m breiten Lücke im Lärmschutzwall südlich von Eltersdorf zugesichert.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.2

31/258/2014

Luftreinhaltung; Bericht zur Situation 2013

Sachbericht:

Von den über viele Jahre untersuchten Luftschadstoffen sind in der Bundesrepublik noch zwei Schadstoffe in Konzentrationen zu beobachten, die im Hinblick auf ihre gesundheitliche Relevanz weiterhin Aufmerksamkeit erfordern: Feinstaub PM₁₀ und Stickstoffdioxid NO₂. In Erlangen sind diese Schadstoffe in den letzten Jahren jeweils nur in Konzentrationen unterhalb der gültigen Grenzwerte aufgetreten.

1 Luftbelastung mit Feinstaub PM₁₀

Der geltende **Jahresmittel-Grenzwert** von 40 µg/m³ wurde im Jahr 2010 in Erlangen nicht überschritten.

Der geltende **Tagesmittel-Grenzwert** von 50 µg/m³ darf nach der gegenwärtigen gesetzlichen Regelung pro Jahr 35 mal überschritten werden. Diese Anzahl wurde an beiden Erlanger Messstellen nicht überschritten.

Feinstaubmesswerte in Erlangen				
	Kraepelinstraße		Pfarrstraße	
Jahr	Jahresmittelwert	Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes von $50 \mu/m^3$	Jahresmittelwert	Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes von $50 \mu/m^3$
2005	23,4	15	28,1	22
2006	22,6	14	27,6	23
2007	18,8	7	24,0	11
2008	17,8	4	21,4	9
2009	20,5	15	22,3	15
2010	20,0	13	23	17
2011	20,0	?	Ab 2011 keine PM ₁₀ -Messwerte mehr	
2012	Ab 2012 keine PM ₁₀ -Messwerte mehr		--	--
2013	--	--	--	--

2 Luftbelastung mit Stickstoffdioxid NO₂ im Jahr 2013

Seit dem Jahr 2010 sind folgende NO₂-Grenzwerte einzuhalten:

1-Stunden-Wert von $200 \mu g/m^3$,

Jahresmittelwert von $40 \mu g/m^3$

Diese Werte wurden im Jahr 2010 nicht überschritten.

Stickstoffdioxidmesswerte in Erlangen				
	Kraepelinstraße		Pfarrstraße	
Jahr	Jahresmittelwert	Anzahl der Überschreitungen des 1-Stundenmittel-Grenzwertes von $200 \mu/m^3$	Jahresmittelwert	Anzahl der Überschreitungen des 1-Stundenmittel-Grenzwertes von $200 \mu/m^3$
2005	23	0	41	0
2006	23	0	39	0
2007	20	0	31	0
2008	25	0	35	0
2009	25	0	38	1
2010	22	0	36	0
2011	20	0	Ab 2011 keine NO ₂ -Messwerte mehr	
2012	22	0	--	--
2013	20*	n.n.	--	--

* Vorläufiger Wert

3 Umweltzone

Bei dieser Schadstoffimmissionsentwicklung wurde nach längeren Beratungen letztendlich auf die Einrichtung einer Umweltzone in Erlangen verzichtet.

4 Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB), Abbau der Luftmessstation Pfarrstraße

Das Landesamt für Umwelt (LfU) betreibt zur Beurteilung der Luftgüte das „Lufthygienische Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB)“. Die Vorgaben der „Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa“, die mit der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV) mit Gültigkeit ab 06. August 2010 in nationales Recht überführt wurden, erfordern eine regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung des LÜB.

Die erforderliche Mindestzahl an Probenahmestellen in einem Ballungsraum oder Gebiet richtet sich im Wesentlichen nach der Bevölkerungszahl und ist in Anlage 5 der neuen 39. BImSchV für die Schadstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel (PM₁₀ und PM_{2,5}), Blei, Benzol und Kohlenmonoxid sowie in Anlage 9 für Ozon festgelegt. Im Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen wurden daher die Messstation Erlangen-Pfarrstraße und Nürnberg-Ziegelsteinstraße abgebaut. Deren Daten korrelieren mit denen der Station Nürnberg/Von-der-Tann-Straße, die den Einfluss des Verkehrs jedoch besser wiedergibt.

Die Stadt Erlangen hat mit Hinweis auf die zeitweise gestiegenen NO₂-Werte gegen den Abbau protestiert. Dieser Protest wurde abgelehnt. In der Folgezeit blieben die Messwerte an der Messstation Nürnberg-von-der-Tann-Straße relativ stabil, ohne signifikante Steigerungen der Messwerte, so dass auch für Erlangen nicht von einer Steigerung auszugehen ist. Bei den regelmäßigen Besprechungen der Steuerungsgruppe Luftreinhaltung wurde deswegen auch nur für Nürnberg der Bedarf zur Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans gesehen.

Als Folge der Erkenntnisse über die Gefährlichkeit kleiner und kleinster Feinstaubpartikel wurde von der EU auch die Ermittlung von PM_{2,5} vorgegeben. In Erlangen ist eine solche Messstation gemäß den Vorgaben nicht erforderlich.

5 Luftreinhaltungsplan Großraum Nürnberg

Im Rahmen der regelmäßigen Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans „Großraum Nürnberg“ berichtet die Stadt Erlangen der Regierung von Mittelfranken einmal jährlich über aktuelle Maßnahmen zur Luftreinhaltung.

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Prof. Dr. Steeger wurde die Kenntnisnahme zum TOP erhoben.

Herr Prof. Dr. Steeger bittet die Verwaltung, die Messwerte der Von-der-Tann-Straße mitzuteilen und beim Land einzufordern, dass in Zukunft in voraussichtlich belasteten Bereichen Messungen durchgeführt werden.

Die Verwaltung sagt zu, die entsprechenden Messwerte mitzuteilen, weist aber darauf hin, dass die Werte korrelieren.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.3

31/259/2014

**Niederschrift über die 1. Sitzung des Naturschutzbeirates
am 03.02.2014**

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.4

31/261/2014

**Gewässerökologische Maßnahmen am Dechsendorfer Weiher
- Wiederherstellung Röttenbach; Sachstandsbericht**

Sachbericht:

In Ergänzung zu den bereits umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässergüte sollen mit dem Bau eines Umlaufs um den Weiher Nährstoffe, Sedimente und Fische aus dem Einzugsgebiet des Dechsendorfer Weihers um diesen herum ins Unterwasser des Weihers abgeleitet werden.

Die bisher mäßige Gewässerstruktur ist durch die Wiederherstellung eines naturnahen Laufes des Röttenbaches zu verbessern. Mit dem vorliegenden Konzept soll der Röttenbach auf einer Länge von ca. 1,6 km mit einer naturgemäßen Vernetzungsfunktion und Durchgängigkeit im Gewässersystem wiederhergestellt werden.

Der Zuwendungsbescheid für den BA I ist absprachegemäß noch vor Jahresfrist ergangen. Für das Vorhaben werden staatliche Zuweisungen als Anteilsfinanzierung in Höhe von 412.500 Euro aus den Gesamtkosten des BA I mit 550.000 Euro in Aussicht gestellt.

Der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für den BA II mit Gesamtkosten von 650.000 Euro liegt dem Wasserwirtschaftsamt vor. Beantragt wurde hieraus eine Anteilsfinanzierung in Höhe von 487.500 Euro. Der Bescheid für den BA II wird im ersten Halbjahr 2014 erwartet.

Die Spundwandarbeiten zur Abtrennung des naturschutzfachlich sensiblen Endsees vom späteren Bachlauf wurden im November 2013 öffentlich ausgeschrieben und am 13.12.2013 an die Firma Hubert Schmid, Marktoberdorf, vergeben. Die Arbeiten wurden – beginnend mit dem Spatenstich der Maßnahme am 05.02.2014 – zwischenzeitlich ausgeführt und am 21.02.2014 abgeschlossen. Begünstigt durch den äußerst milden Winter, gerade noch rechtzeitig vor dem Abtauen des Moorfrosches im Endsee.

Bis Ende Februar 2014 sollen die notwendigen Rodungsarbeiten im Bannwald sowie die Entnahme einzelner Bäume im Bereich der Liegewiese am Nordufer erfolgen. Auch hier sind die Arbeiten gut im Zeitplan.

Im Dezember 2013/Januar 2014 wurden die notwendigen Ingenieurbauwerke zur Ausleitung des Bachlaufes im Oberlauf des Weihers sowie die Kreuzungsbauwerke am Rothweiher und mit der Naturbadstraße am Ablauf des Weihers ebenfalls öffentlich ausgeschrieben. Die Eröffnung der Angebote datiert vom 16.01.2014.

Das niedrigstfordernde Angebot lag mit rd. 84 % über der Kostenberechnung. Die Bandbreite der Überschreitung reicht bis rd. 360 %.

Nachdem kein Angebot eingegangen ist, das den Ausschreibungsbedingungen entsprach, wurde die Ausschreibung mit Zustimmung des Rechtsamtes und des Rechnungsprüfungsamtes aufgehoben.

Der Leistungsumfang und die geplante Art der Ausführung als vorausseilende Leistung für die Erdarbeiten bedürfen einer umfassenden Prüfung und Abänderung des Leistungsumfanges.

Der Teil-Leistungsumfang „Durchlass Naturbadstraße“ ist umgehend zu überplanen und neu auszuschreiben. Die Ausführung erfordert eine Vollsperrung der Naturbadstraße und damit der Straßenverbindung zwischen Dechsendorf und Möhrendorf für eine voraussichtliche Dauer von 8 – 10 Wochen. Eine Sperrung der Naturbadstraße in diesem Bereich ist wegen der anstehenden ICE-Gleisarbeiten am Burgbergtunnel nur bis Mitte des Jahres möglich. Nach diesem Zeitraum ist mit massiven Behinderungen im Bereich der Bayreuther Straße zu rechnen, so dass alle sonstigen Verbindungen in Nord-Süd-Richtung als Ersatz hierfür offen bleiben müssen.

Die restlichen Ingenieurbauwerke sollen dann zusammen mit den Erdarbeiten für den Bachlauf ebenfalls öffentlich ausgeschrieben und ab Spätsommer 2014 gemeinsam abgewickelt werden. Der Zeitplan geht aktuell von einer voraussichtlichen Fertigstellung des Bachlaufes im Frühjahr/Sommer 2015 aus.

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau StR Traub-Eichhorn wurde diese Kenntnisnahme zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.5

31/262/2014

**Weltwassertag am 22. März 2014,
Aktion des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen**

Sachbericht:

Der Weltwassertag findet seit 1993 immer am 22. März eines jeden Jahres statt. Das Bundesumweltministerium bittet darum, anlässlich des Weltwassertages die Öffentlichkeit mit Veranstaltungen und Aktivitäten über diese Themen zu informieren.

Das Amt für Umweltschutz und Energiefragen beteiligt sich am diesjährigen Weltwassertag am 22.03.2014 mit einer fachkundigen Führung entlang der neuen Trasse des Röttenbaches am Nord- und Ostufer des Dechsendorfer Weihers. Die Führung beginnt um 14.00 Uhr; voraussichtliche Dauer 1 – 1 ½ Stunden.

Die Einladung erfolgt über den Rathausreport und die einschlägige Tagespresse.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.6

321/122/2014

**Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 23.01.2014
bis 13.02.2014**

Sachbericht:

In der Zeit vom bis 23.01.2014 bis 13.02.2014 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen.

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	23.01.2014	Äußere Brucker Str. / Am Anger / Neckarstraße Austausch von Streuscheiben an der LSA 139 Äußere Brucker Str. / Am Anger / Neckarstraße und Markierung einer Haltlinie für den Radverkehr.
2.	29.01.2014	Staatsstraße 2242 / ER 5 Höhenbeschilderung der Durchfahrt Fußgänger- / Radfahrerröhre unter dem westlichen Auf- / Abfahrst St 2242 (Eltersdorfer Straße) / ER 5 (Zubringer A73-AS Erlangen-Eltersdorf).
3.	30.01.2014	Waldstraße Aufhebung eines zeitlich beschränkten absoluten Haltverbots mit Ausnahmeregelung für Krankenfahrzeuge in der Waldstraße in Höhe des Anwesens Nr. 32 und gleichzeitige Verlängerung der dort bestehenden gebührenpflichtigen Kurzparkzone mit Ausnahmeregelung für Bewohner.
4.	31.01.2014	Kolpingweg Verlängerung des absoluten Haltverbotes auf der Westseite der Straße Kolpingweg um 35 m bis zur Einmündung der Straße Alter Markt.
5.	03.02.2014	Mozartstraße Markierung einer Fahrbahnbegrenzungslinie und Ausweisung einer Haltverbotszone auf der Nordseite der Mozartstraße zwischen Anwesen Nr. 31 und Kreuzung Sieboldstraße.
6.	03.02.2014	Ahornweg Ausweisung einer absoluten Haltverbotszone im Innenradius der Kurve Stichstraße Ahornweg zu den Anwesen 51 – 55.
7.	10.02.2014	Harfenstraße Entfernung einer 11 m langen Grenzmarkierung (VZ 299) sowie Versetzen eines absoluten Haltverbotschildes (VZ 283-20) im Bereich des Anwesens Harfenstraße 10.
8.	10.02.2014	Wöhrstraße Erlass eines absoluten Haltverbots an der Ostseite der Wöhrstraße ggü. dem Anwesen Nr. 5 a auf rd. 20 m Länge.
9.	13.02.2014	Mönaustraße Ergänzung Streckenverbot 30 km/h in der Mönaustraße zwischen Ligusterweg und Flachsweg.

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienten zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.7

613/179/2014

Anfrage von Frau Stadträtin Wirth-Hücking vom 12.11.2013 zu Fahrzeiten und Auslastung der Linien 285 und 294 im Rahmen des Neubaus der Eisenbahnbrücke an der Tennenloher Straße in Bruck

Sachbericht:

Frau StRin Wirth-Hücking weist darauf hin, dass es im Rahmen der Baumaßnahme in der Tennenloher Straße und des damit verbundenen Umleitungsverkehrs zu Fahrzeitverlängerungen sowie zu sehr vollen Fahrzeugen auf den Linien 285 und 294 kommt. In diesem Zusammenhang wird die Frage gestellt, inwieweit zusätzliche Busse eingesetzt werden und der DB als Verursacher in Rechnung gestellt werden können.

Verspätungen

Auf der Linie 294 ist seit Mitte September 2013 ganztägig ein zusätzliches Fahrzeug im Einsatz, um den durch die Umleitung erhöhten Fahrzeugumlaufzeiten Rechnung zu tragen.

Die Sperre der Brücke in der Tennenloher Straße führt auch zu Verlagerungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), wodurch die aktuellen Verspätungen der Busse entstehen. Der Einsatz eines weiteren Fahrzeuges würde keine Verbesserung bei den tatsächlich benötigten Fahrzeiten mit sich bringen.

Überfüllungen

Die Linie 294 verkehrt in der Hauptverkehrszeit morgens in einem 20-Minuten-Takt, der durch vier gesonderte Schulverstärker ergänzt wird. In der Hauptverkehrszeit mittags (12-15 Uhr) wird der 30-Minuten-Takt der Linie 294 ebenfalls durch insgesamt acht Schulverstärker ergänzt. Die Linie 285 verkehrt von Betriebsbeginn bis ca. 19 Uhr in einem durchgehenden 15-Minuten-Takt. Damit ist gewährleistet, dass auf den hauptbelasteten Querschnitten alle paar Minuten ein Bus kommt.

Meldungen über überfüllte Fahrzeuge oder stehen gelassene Fahrgäste liegen den ESTW und der Verwaltung nicht vor.

Aktuelle Situation

Seit dem 7. Januar 2014 werden zusätzliche Sonderfahrten angeboten:

Linie 285:

Morgens wird an Schultagen ein zusätzlicher Bus ab der Endhaltestelle Max-Planck-Straße angeboten.

Linie 294:

An Schultagen wird in der mittäglichen Schülerspitze eine Fahrt ab Wirtschaftsschule über den Hugenottenplatz hinaus bis zum Endhalt Volckamerstraße verlängert.

Ein Anspruch auf Finanzierung weiterer Fahrten durch die DB besteht nur dann, wenn die Baumaßnahme ursächlich für den Mehrbedarf ist. Im Falle des bereits verkehrenden zusätzlichen Busses der Linie 294 war diese Voraussetzung gegeben.

Anders sieht es bei den zusätzlichen Fahrten ab 7. Januar 2014 aus. Diese werden in der Hauptsache von Schülern der Wirtschafts- und Berufsschule verursacht. Hier besteht **keine** Möglichkeit auf Finanzierung durch die DB.

Seitens der ESTW wird die Situation auf beiden Linien weiter genau beobachtet und fallweise zusätzliche Verstärkerfahrten eingerichtet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.8

VI/046/2014

**Anfrage von Herrn Dr. Frohmader im UVPA am 03.12.2013
zur Linienführung der Buslinie 285**

Sachbericht:

Herr Dr. Frohmader hat angefragt, warum Buslinien zu bestimmten Zeiten unterschiedliche Haltestationen anfahren. Als Beispiel führte er die Linie 285 an, die zu bestimmten Zeiten am Hugenottenplatz und zu anderen Zeiten an den Arcaden hält.

Diese Anfrage wird durch die Abteilung Stadtverkehr der ESTW folgendermaßen beantwortet:

Die Linien 284 und 285 ergänzen sich und müssen stets gemeinsam betrachtet werden. Sie haben auf dem größten Teil ihrer Strecke einen identischen Linienweg. Rund 90 % der Fahrgäste können damit beide Linien wahlfrei für ihre Wege nutzen.

Die Linie 284 verkehrt Mo. – Fr. nur bis ca. 19 Uhr, samstags bis ca. 15 Uhr und an Sonn- und Feiertagen nicht. Sie kann als Verstärker der Linie 285 gesehen werden, im hauptbelasteten Querschnitt zwischen Bruck und Markuskirche wird damit in den Hauptverkehrszeiten ein überlagerter Takt angeboten.

Außerhalb der Betriebszeiten der Linie 284 besteht für die Kunden keine Möglichkeit, umsteigefrei vom Hugenottenplatz nach Bruck zu gelangen. Aus diesem Grund wird die gantztägig betriebene Linie 285 in diesen Zeiten über den Hugenottenplatz geführt.

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Dr. Frohmader wurde diese Kenntnisnahme zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Herr Dr. Frohmader fragt nach den Gründen dafür, dass die Haltestellen gewechselt werden müssen. Er möchte wissen, warum es nicht möglich ist, die Linie 285 ständig über den Hugenottenplatz fahren zu lassen und die Linie 284 ständig über die Arcaden.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.9

613/183/2014

**Anfragen von Frau StRin Grille vom 15.05.2013,
Frau StRin Baumgärtel vom 24.10.2013 und Herr StR Wangerin
vom 28.11.2013 zur Überdachung von Bushaltestellen**

Sachbericht:

Die Verwaltung hat og. Anfragen geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Kann die stadteinwärtige Bushaltestelle Marie-Curie-Straße überdacht werden?

Die Planung wurde seitens der Stadt durchgeführt. Die Fa. Stroer wird diesen Standort gem. Werbenutzungsvertrag übernehmen und voraussichtlich im März 2014 dort ein Wartehäuschen errichten.

Können die stadtauswärtigen Haltestellen „Anton-Bruckner-Str.“ und „Berliner Platz“ mit Holzbänken ausgestattet werden?

Der Aufbau der beiden Wartehäuschen mit Sitzbank wird durch die Fa. Stroer im 1. Quartal 2014 durchgeführt.

Kann die stadteinwärtige Haltestelle „Bruck Kirche“ überdacht werden?

Aus Sicht der ESTW und der Verwaltung und ist die Aufstellung einer Wartehalle an dieser Haltestelle grundsätzlich sinnvoll und vorstellbar.

Aus städtebaulicher Sicht kann an dieser Stelle kein Wartehäuschen mit Werbeanlage errichtet werden.

Vorbehaltlich der Zustimmung der dortigen Gewerbetreibenden und der Höhe der Stromkosten wird daher die ESTW diesen Standort in ihre Prioritätenliste für Wartehäuschen aufnehmen und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umsetzen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.10

613/187/2014

Verkehrsbericht Erlangen 2013

Sachbericht:

Als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes hat die Verwaltung einen Verkehrsbericht publiziert. Darin werden zur Verfügung stehende Strukturdaten, die in Zusammenhang mit verkehrlichen Prozessen in Erlangen und dem Umland stehen, sowie Verkehrserhebungen aufbereitet und analysiert. Auf Basis dieser Daten wird die Verkehrsentwicklung über die Straßen an der Stadtgrenze sowie über die Talquerungen dargestellt. Weiterhin werden verschiedene Erhebungen zur Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsarten an der Verkehrsmittelwahl vorgestellt (sog. Modal Split).

In der Broschüre wird ebenfalls erläutert, in welcher Form die Strukturdaten in ein rechnergestütztes Verkehrsmodell einfließen und verarbeitet werden

Abschließend werden die einzelnen Meilensteine zur Erstellung der Verkehrsentwicklungsplanes sowie deren Bearbeitungsstand präsentiert.

Bei Betrachtung der Torten- und Säulendiagramme zur Darstellung des Modal Splits fällt auf, dass die Anteile der einzelnen Verkehrsarten differieren (vgl. Kapitel 4 und 5 im Verkehrsbericht). Es wird darauf hingewiesen, dass dies eine Folge unterschiedlicher Erhebungsarten bzw. unterschiedlicher räumlicher Umgriffe ist. So ist der Unterschied, der beispielsweise zwischen der Erfassung der normalerweise genutzten Verkehrsmittel der Erlanger Gesamtbevölkerung und der aus dem Verkehrsmodell errechneten Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr besteht, unter anderem darauf zurückzuführen, dass bei letzterem alle zurückgelegten Wege berücksichtigt sind. Grundlegende Erkenntnisse, wie z. B. der überdurchschnittlich hohe Radverkehrsanteil innerhalb Erlangens oder die Dominanz des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Gesamtverkehr, sind jedoch bei allen Erhebungen vergleichbar.

Eine Aufgabe des Verkehrsmodells, dessen Eigenschaften und Verfahrensschritte im Verkehrsbericht beschrieben sind, besteht darin, Maßnahmen, die in Zusammenhang mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes erarbeitet werden, auf deren Wirksamkeit im Hinblick auf Veränderungen des Modal Splits zu prüfen. Hierzu dienen die aus dem Modell errechneten Anteile der einzelnen Verkehrsarten aus dem Analysejahr 2010 als Grundlage (vgl. S. 16 im Verkehrsbericht). Diese werden dann mit dem Modal Split verglichen, der sich auf das Prognosejahr 2030 bezieht und die jeweilige zu prüfende Maßnahme enthält. Die Differenzen im Modal Split, die aus einer solchen Prüfung entstehen, bieten die Möglichkeit, die verkehrliche Wirksamkeit einer Maßnahme abzuschätzen.

Der Verkehrsbericht ist in einer Auflage von 750 Broschüren erschienen. Er steht weiterhin auf dem Internetauftritt der Verkehrsplanung zum Herunterladen zur Verfügung.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4.11

613/185/2014

2. Forum Verkehrsentwicklungsplan am 05.02.14

Sachbericht:

Am 05.02.14 tagte das 2. Forum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Palais Stutterheim. Delegierte von insgesamt 29 Interessensverbänden, Vereinen, Initiativen und großen Arbeitgebern nahmen teil. Vertreter der Parteien und interessierte Bürger waren ebenfalls zahlreich anwesend. Auf der Tagesordnung stand das Jahr 2030. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren eingeladen, die langfristigen Ziele für den Verkehr in Erlangen zu diskutieren. Erste Vorschläge kamen aus der Verwaltung, die die gesetzlichen Vorgaben und bisherigen Zielformulierungen im Vorfeld zusammengetragen hatte. Dieses „Gerüst“ an Vorgaben sollte nun mit Leben gefüllt werden.

Bevor die Delegierten und Gäste die Möglichkeit zur Diskussion hatten, berichtete die Verwaltung vom aktuellen Stand der Planung. Die Verwaltung ging auf Neuigkeiten ein, die seit November 2013 im Rahmen des VEP- Projektes veranlasst wurden. So wurde die Internetseite (www.vep-erlangen.de) online geschaltet, die im Zeitraum vom 16.12.2013 bis 15.01.2014 bereits von 512 Besuchern aufgerufen wurde. Ebenso kann man Neuigkeiten über den VEP auf Twitter verfolgen. Des Weiteren wurden die ersten Prognoseergebnisse des Verkehrsmodells vorgestellt. Vor allem der Blick auf den Modal Split, also die Verteilung von motorisiertem Verkehr (MIV), Fahrrad, Fußgängern und ÖPNV auf das Verkehrsaufkommen, war überraschend: Denn das Modell zeigt, dass sich bei einem „Weiter so“ der Verkehrsentwicklung der Modal Split bis 2030 nur sehr geringfügig ändern wird. Die starke Dominanz des Autoverkehrs und die untergeordnete Rolle des ÖPNV werden das Verkehrsgeschehen in Erlangen also auch in den nächsten zwei Jahrzehnten noch prägen - es sei denn, die Planung findet geeignete Wege, den Trend zum Umsteigen zu fördern. Ein Überblick über die Berechnung, die daraus resultierenden Ergebnisse und das weitere Vorgehen können dem aktuellen Verkehrsbericht entnommen werden (siehe MzK 613/187/2014 - Verkehrsbericht Erlangen).

Ein zweiter Vortrag zu aktuellen Gesellschafts- und Mobilitätstrends zeigte, dass die immer stärkere Durchdringung der Gesellschaft mit Informations- und Kommunikationstechnologien, allen voran das Smartphone, die unterschiedlichen Formen der Elektromobilität sowie die starken Zugewinne der verschiedenen Formen des (Auto-)Teilens Mobilitätsmuster deutlich verändern. Davon kann vor allem der Umweltverbund profitieren. Allerdings sind solche Trends keine selbsterfüllenden Prophezeiungen. Ob langfristig mehr Wege mit dem Fahrrad, zu Fuß und dem ÖPNV erledigt werden, hängt auch von der aktiven Gestaltung des Verkehrssystems und der Schaffung attraktiver Angebote ab.

Im Anschluss bekamen die Forums- Teilnehmerinnen und - Teilnehmer Gelegenheit, die Richtung für diese Gestaltung mit festzulegen. Nach dem Motto „Das Ziel ist wichtig, um den Weg zu finden“ formulierten die 50 Forums- Mitglieder und Gäste ihre Anforderungen für den Verkehr 2030. Vier übergeordnete Handlungsfelder waren von der Verwaltung vorgeschlagen worden:

- Erlanger Mobilität - Zusammenspiel aller Verkehrsarten
- Integrierte Stadtentwicklung - Erlangen als Stadt mit hoher Lebensqualität
- Erlangen als attraktiver Standort in der Region
- Gerechte und nachhaltige Finanzierung des Verkehrs

Hierzu gab es zahlreiche Ergänzungsvorschläge durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Die Verwaltung wird die Vorschläge nun sichten und strukturieren. Im Ergebnis soll ein Zielkorridor gefunden werden, der die Richtung für die weiteren Arbeiten vorgibt. Dieser soll auf der nächsten Sitzung des Forums am 29.04.2014 und im UVPA am 13.05.2014 Mai vorgestellt werden.

Einen „Probelauf“ durch den Zielekorridor werden die Planer, d.h. Verwaltung und Gutachter, dann zunächst für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) antreten. Hier sind Zeit- und Handlungsdruck momentan am höchsten, so dass die Erarbeitung von Maßnahmen schon vorgelagert erfolgt. Die definierten Zielvorgaben sind dafür eine wesentliche Richtschnur. Gleichzeitig werden sie jedoch immer wieder auf Überarbeitungsbedarf hin überprüft werden. Die schlussendlichen Zielvorgaben sollen zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert werden. Vorher werden auch alle anderen Interessierten aus Erlangen und Umgebung noch die Möglichkeit bekommen, sich aktiv in die Diskussion einzubringen. Grundlage dafür ist das geplante erweiterte Beteiligungsverfahren, das mit einer 1. Bürgerinformation am 6.Mai starten soll. Die Verwaltung schafft hierfür die technischen Grundlagen, um die Diskussion zur Zukunft des Verkehrs in Erlangen in den nächsten Monaten auf einer noch breiteren Basis führen zu können.

Alle Präsentationen, die Dokumentationen des Forums und viele weitere interessante Informationen können auf der Website www.vep-erlangen.de eingesehen werden.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 5

31/241/2013

Erstellung eines "Integrierten Klimaschutzkonzeptes Erlangen"

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

Der Erlanger Stadtrat hat in seiner Sitzung am 26.05.2011 einstimmig beschlossen, dass die Energiewende in Erlangen umgesetzt werden soll. Um dieses Ziel zu erreichen ist es notwendig den sogenannten „**Energiedreispung**“ im privaten, im öffentlichen und im gewerblichen Bereich konsequent weiter zu verfolgen: die **Einsparung von Energie**, insbesondere im Gebäudebestand, die **Steigerung der Energieeffizienz** technischer Geräte und Prozesse und **der Ausbau von erneuerbaren Energien**.

Das beschlossene Ziel ist, den Strombedarf bis zum Jahr 2030 zur Hälfte mittels hocheffizienter KWK-Anlagen und zur Hälfte auf Basis regenerativer Energien zu erzeugen. Die Wärmeversorgung soll bis zum Jahr 2050 vollständig auf regenerative Energien umgestellt werden.

Zahlreiche Maßnahmen wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt. Von städtischer Seite sind dies unter anderem die Vernetzung der Akteure durch die Lenkungsgruppe EnergieeffizientER und die AG Energieversorgung, die Vereinbarungen zur Erlanger Klimaallianz, die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger), die

Sanierung kommunaler Gebäude und Schulen, die Konzeption einer Energie-Plus-Siedlung oder die kostenlose Energieberatung für Bürgerinnen und Bürger.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

Um weiterführend die Reduzierung des Gesamtenergieverbrauchs und die Umsetzung verstärkter Energieeffizienzmaßnahmen erreichen zu können, sind Anstrengungen aller Akteure aus Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Bevölkerung notwendig.

Die Energiewende ist ein langfristiger dynamischer Prozess, der kontinuierliche finanzielle Investitionen erfordert. Verschiedene Förderprogramme auf Bundes- und Länderebene ermöglichen einen minimierten Einsatz von Eigenmitteln und deren optimale Ausnutzung. Die verschiedenen Förderprogramme decken unterschiedliche Aspekte der o. g. Handlungsschritte ab. Für die Umsetzung der Energiewende bieten sich somit verschiedene Herangehensweisen an, abhängig von den aktuell vorhandenen Fördermöglichkeiten, den verfügbaren Eigenmitteln und dem kommunalen Arbeitsstand.

Zur weiteren Umsetzung des Stadtratsbeschlusses von 26.05.2011 ist eine koordinierte und umfassende Strategie notwendig. Der im Beschluss geforderte Energiewende-Masterplan schafft einen flexiblen Rahmen zur zielgerichteten Koordination der Umsetzungsbausteine und dient als kommunale Entscheidungshilfe. Darüber hinaus werden technische Lösungen mit sozialen Fragestellungen verknüpft und ein Ausgangspunkt für Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit geboten.

Geleistet werden kann die Erstellung eines Energiewende-Masterplans in Form eines **Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKK)**. Dabei handelt es sich um ein informelles Planungsinstrument, welches vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative gefördert wird.

Der Stadtrat hat bereits erste Beschlüsse für eine strategische Umsetzung der Energiewende gefasst. Die Verwaltung wurde mit dem Stadtratsbeschluss vom 26.03.2013 beauftragt, Angebote für die Erstellung eines Energienutzungsplanes (ENP) einzuholen und einen Antrag auf Bezuschussung beim Freistaat Bayern zu stellen. Die Bezuschussung wird auf Nachfrage zum aktuellen Zeitpunkt nicht gewährt werden, da die Stadt Erlangen bereits eine Zuweisung aus dem Förderprogramm für die Studie „Klimaneutralität im Gebäudebestand in Erlangen bis 2050“ erhält. Somit wäre der Tatbestand der Doppelförderung erfüllt. Es wird empfohlen die Erarbeitung eines IKK vorzuziehen.

Ein IKK besteht aus einem technisch-analytischen und einem interaktiv-kommunikativen Teil. Es liegt eine inhaltliche Schnittmenge mit einem ENP vor, wodurch einige Fragestellungen bereits bearbeitet werden können und bei einer zukünftigen Umsetzung Kosten und Zeit gespart werden. Darüber hinaus umfasst ein IKK auch Handlungsfelder im sozialen Bereich sowie eine Kommunikationsstrategie. Der komplette Prozess der Konzepterstellung wird durch eine intensive Akteursbeteiligung begleitet. Ein IKK ermöglicht kommunikative Kampagnen, die einer Information der Bevölkerung dienen und einen positiven Imageeffekt für die Kommune und die beteiligten Akteure bieten.

Nach der Erstellung der Gesamtstrategie muss konsequenterweise eine Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen nach Zuständigkeit und Dringlichkeit erfolgen.

Die Stadt Erlangen befindet sich in einem Arbeitsstand, in dem ein Integriertes Klimaschutzkonzept den maximalen Nutzen erbringt. Bereits bestehende technische

Untersuchungen können fortgeschrieben, bisher zurückgestellte Handlungsbereiche bearbeitet und alle Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt werden (siehe Tabelle 1). Gleichzeitig kann durch ein IKK das Leitprinzip der Stadtverwaltung „Demokratie durch Beteiligung“ im Bereich der Energiewende umgesetzt werden.

Weitere Vorteile eines Klimaschutzkonzeptes sind Anschlussförderungen. Die Erstellung eines IKK ermöglicht die Förderung weiterer Bausteine und Maßnahmen z.B. im Bereich der Umsetzung oder von ergänzenden Spezialkonzepten.

Tabelle 1: Inhalt eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKK)

Inhalt IKK		Arbeitsstand in Erlangen
Schritt 1: Energie- und CO₂-Bilanz		Grundlagen liegen von 2004 und 2009 vor. Diese müssen fortgeschrieben werden. Das Konzept ermöglicht eine geförderte Fortschreibung.
Schritt 2: Potentialanalyse	technisch	Einzelstudien liegen vor, welche zusammengeführt werden und ergänzt werden müssen. Diese stellen die notwendige Daten- und Wissensgrundlage.
	sozial	Wird benötigt.
Schritt 3: Akteursbeteiligung		Partiell vorhanden, Erweiterung benötigt.
Schritt 4: Maßnahmenkatalog (MK)		Ein MK liegt stadintern und für technische Bereiche vor. Dieser muss auf relevante Akteursgruppen und Handlungsbereiche erweitert werden.
Schritt 5: Controlling-Konzept		Wird benötigt.
Schritt 6: Konzept Öffentlichkeitsarbeit		Wird benötigt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Erstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative im Regelfall mit bis zu 65% gefördert.

Für die Förderung muss dem Projektträger ein unverbindliches Angebot vorgelegt werden. Eine unverbindliche Kostenanfrage wurde von der Verwaltung in Auftrag gegeben. Sie beziffert die Kosten eines IKK für Erlangen mit 91.987,- €. Die Förderung kann nur beantragt werden, wenn die benötigten Eigenmittel vorhanden sind.

Finanziert wird das IKK durch die Budgetrücklage des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen, vorbehaltlich der Zustimmung des UVPA zur Verwendung der Budgetrücklage 2013 des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen.

Die Antragstellung für die Förderung eines IKK beim Projektträger Jülich ist vom 01. Januar 2014 bis zum 30. April 2014 möglich. Nach Sichtung der Antragsunterlagen wird über die Gewährung der Förderung entschieden. Die Förderung von 65% ist Voraussetzung für die Finanzierbarkeit des IKK.

Mit einer Förderzusage ist die Einholung von Angeboten gestattet. Für die Projektlaufzeit wird ca. ein Jahr veranschlagt.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 91.987,-	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€ 59.790,-	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst 310090/KTr 56110031/Sk 527141 vorbehaltlich der Zustimmung des UVPA zur Verwendung der Budgetrücklage 2013 von Amt 31
- sind nicht vorhanden

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Schritte zur Erstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKK) in die Wege zu leiten. Dies beinhaltet die Beantragung der Förderung in Höhe von 65% im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 13 gegen 1

TOP 6

321/121/2014

**Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel
in der Artilleriestraße östlich Carl-Thiersch-Straße**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger beim Queren der Artilleriestraße.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Errichtung einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Sachverhalt

Aus der Bürgerschaft wurde an die Verwaltung die Bitte herangetragen, ob in der Artilleriestraße in Höhe Pranckhstraße oder Carl-Thiersch-Straße eine weitere Querungshilfe bzw. Fußgängerschutzanlage errichtet werden könnte. Begründet wurde die Bitte mit der Tatsache, dass viele Anwohner aus dem Bereich Schillerstraße die Einkaufsmöglichkeiten südlich der Artilleriestraße nutzen müssen.

Einschätzung der städtischen Fachdienststellen und Polizei

Abteilung Verkehrsplanung

Anhand der Verkehrsmengen und des Querungsbedarfs (Anlage 1 Grafik) kommt eine Mittelinsel in Betracht, welche sehr zu empfehlen ist. Sie sollte in direkter Wegeverbindung Drausnickstraße (Fußgängerschutzanlage) - Artilleriestraße (Durchgänge unter Gebäude) und Carl-Thiersch-Straße liegen (Anlage 2 Lageplan).

Nachdem der dortige Getränkemarkt auch mit Lastzügen beliefert wird, kann die Schleppkurve für Lastzüge mit Mittelinsel für "rechts rein" in die östliche Zufahrt nicht mehr gewährleistet werden. Der Filialleiter des Getränkemarktes stellte im Rahmen eines Ortstermins fest, dass dies kein Problem darstelle, da die Fahrer das Gelände auch aus westlicher Richtung anfahren, rückwärts zurückstoßen oder auf dem Gelände des Getränkemarktes wenden könnten.

Tiefbauamt

Seitens des Tiefbauamts bestehen auf Grund der vorliegenden Verkehrszahlen gegen die vorgeschlagene Querungshilfe keine Einwände. Es wird aber darauf hingewiesen, dass sich beim Durchgang zwischen der Drausnick- und Artilleriestraße um kein städtisches Grundstück handelt, so dass bauliche Veränderungen mit ggf. sich ergebender Unterbrechung der Durchgängigkeit nicht ausgeschlossen werden können.

Nachdem im Haushaltsentwurf 2014 für derartige Maßnahmen keine Mittel vorgesehen sind, kann eine Realisierung mit den mittlerweile verfügbaren mobilen Bauteilen, die vorübergehend in der Mönaustraße zum Zwecke der Schulwegsicherheit eingebaut waren, erfolgen. Die

erforderlichen Anpassungen der Gehwege können im Rahmen des laufenden Unterhalts kostenneutral vorgenommen werden.

Polizei

Die Polizei stimmt der Errichtung einer Mittelinsel zu.

Resümee

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die vorgeschlagene Mittelinsel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Queren der Artilleriestraße beiträgt. Diese Funktion würde auch dann erfüllt werden, wenn die Durchgängigkeit zwischen Drausnick- und Artilleriestraße unterbrochen werden würde. In diesem Fall könnte der Fußgängerverkehr die Mittelinsel nutzen, um zur Pranchhstraße und dann weiter Richtung Schillerstraße bzw. umgekehrt zu gelangen.

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, da gebrauchte Bauteile zur Verfügung stehen. Die Anpassungen im Gehwegbereich sowie Beschilderung können im Rahmen des laufenden Unterhalts kostenneutral vorgenommen werden.
- sind vorhanden auf lVP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Protokollvermerk:

Herr Helgert und Herr StR Bußmann bitten darum, die Bordsteinkanten so weit abzusenken, dass auch Radfahrer, Rollstuhlfahrer und andere mobilitätseingeschränkte Bürger die Querungshilfe ungehindert nutzen können.

Ergebnis/Beschluss:

In der Artilleriestraße ist östlich der Carl-Thiersch-Straße eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel gemäß Anlage 2 zu errichten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 7

232/041/2014

**Aufstellen von Schaukästen in Tennenlohe an der bestehenden Schaukastenanlage für Vereine und Verbände;
hier: Fraktionsantrag von Frau StRin Grille und Herrn StR Jarosch
Nr. 223/2013**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Beibehaltung des derzeitigen optischen Zustands der Grünfläche auf dem städtischen Grundstück Fl.Nr. 591/7, Gemarkung Tennenlohe, bzw. Vermeidung der Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes durch die Errichtung eines „Schaukastenriegels“.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Auf der bestehenden Grünanlage sollen keine weiteren Schaukästen aufgestellt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auf einer Teilfläche von ca. 220 qm des städtischen Grundstücks Fl.Nr. 591/7, Gemarkung Tennenlohe, wurde eine Grünfläche angelegt.

Am südlichen Rand der Grünanlage stehen insgesamt sieben Schaukästen. Der große Schaukasten wird für (amtliche) Bekanntmachungen der Stadt genutzt. Die sechs anderen baugleichen Schaukästen werden von diversen Vereinen, Parteien und Verbänden aus Tennenlohe genutzt. Es konnte nicht geklärt werden, wann und von wem die Schaukästen aufgestellt wurden. Die Nutzung der vorhandenen Schaukästen wird von der Verwaltung bereits seit langer Zeit geduldet; die Nutzung erfolgt unentgeltlich.

Seit längerem wird von Vereinen bzw. Parteien der Wunsch geäußert, weitere Schaukästen aufzustellen. Die Verwaltung ist der Auffassung, dass auf der Fläche nicht noch mehr Schaukästen aufgestellt werden sollten. Weitere Schaukästen würden die Anlage wie ein Zaun abschirmen und das Grundstück in seinem Gesamteindruck optisch spürbar beeinträchtigen.

Die Verwaltung bietet deshalb an, den großen städtischen Schaukästen mitzunutzen, da dieser aufgrund seiner Größe selten vollständig belegt ist. Die Koordination erfolgt über den Ortsbeirat (OBR). Dieses Angebot wurde bereits in der OBR-Sitzung am 14. November 2013 diskutiert und von den anwesenden Interessenten und OBR-Mitgliedern positiv aufgenommen.

Darüber hinaus bittet die Verwaltung, dass die übrigen Schaukästen der Vereine, Parteien und Verbände selbstständig mit anderen Interessenten geteilt werden.

Durch diese Vorgehensweise könnte auch zukünftig gewährleistet werden, dass auf Mietzahlungen, die grundsätzlich für private Nutzungen von Grundstücken entstehen, verzichtet werden kann.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Grille wurde der TOP vertagt.
Es soll zuerst eine Ortsbesichtigung durchgeführt werden.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Abstimmung:

vertagt

TOP 8

VI/047/2014

**Nachverdichtung am Würzburger Ring;
Antrag der SPD-Fraktion Nr. 225/2013 vom 05.11.2013**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Pläne zur Bebauung des Wäldchens und des Steinforstgrabens am Würzburger Ring werden vonseiten der Verwaltung nicht weiterverfolgt.

Das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 177 wird vonseiten der Verwaltung nicht eigenständig geändert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Wäldchen am Würzburger Ring

Das sogenannte „Wäldchen“ am Würzburger Ring, westlich der Schweinfurter Straße, befindet sich im Geltungsbereich des 1. Deckblatts zum BPlan Nr. 177, das am 11.01.1973 in Kraft getreten ist. Auf der bewaldeten städtischen Fläche ist Baurecht für mehrere Wohngebäude mit bis zu sechs Geschossen und für eine Stellplatzanlage vorhanden. Bereits in den 70er Jahren forderte die „Bürgerinitiative Würzburger Ring“ den Erhalt des Wäldchens, um die Wohn- und Freizeitqualitäten der Siedlung zu fördern. Daraufhin wurde im Jahr 1978 der bereits erfolgte Verkauf der Fläche an die Gewobau rückabgewickelt und auf eine Bebauung verzichtet.

Als der Öffentlichkeit im Jahr 2013 neue Pläne zur Nutzung des immer noch bestehenden Baurechts vorgestellt wurden, fanden diese abermals keine Zustimmung.

Die Planungen zur Bebauung des Wäldchens sollen daher nicht weiterverfolgt werden. Im Hinblick auf die Auslastung des Amtes 61 hat eine Bebauungsplanänderung zur Sicherung der Waldfläche nachrangige Priorität, solange die Grundstücke im Eigentum der Stadt Erlangen verbleiben und die Entscheidungshoheit dazu der Stadtrat hat.

Flächen am Steinforstgraben nördlich des Würzburger Rings

Die größtenteils bewaldeten städtischen Grundstücke nördlich des Würzburger Rings befinden sich im Geltungsbereich des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 177, das am 18.10.1973 in Kraft getreten ist. Sie sind als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festgesetzt und liegen im Landschaftsschutzgebiet „Steinforstgraben“.

Eine Bebauung dieser Flächen wäre mit den Zielen des Flächennutzungsplans nicht vereinbar und widerspräche dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan sowie der Landschaftsschutzverordnung. Die Planungen werden vonseiten der Bauverwaltung daher nicht weiterverfolgt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Stellungnahme der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag der SPD-Fraktion Nr. 225/2013 vom 05.11.2013 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 9

610.3/067/2014

Innenstadtentwicklung - Aufstellung eines plastischen Erlangenmodells (Blindenmodell) der Historischen Innenstadt auf dem Bahnhofsvorplatz

Sachbericht:

Wie im UVPA vom 18.04.2013 angekündigt, werden dem Ausschuss, vor Beauftragung durch den Sponsor, die Rahmenbedingungen für die Aufstellung eines plastischen Erlangenmodells (Blindenmodell) im öffentlichen Raum zur Beschlussfassung vorgelegt.

Gemeinsam mit dem Spender und den beteiligten Ämtern wurde der genaue Standort, die Größe, der Maßstab und die Materialität des Stadtmodells abgestimmt.

Die Nachbildungen im Maßstab 1:400 der Altstadt und der Hugenottenstadt werden in Form eines Tastmodells aus Bronze auf dem Bahnhofsvorplatz, in der Nähe der dort vorhandenen Stadtplantafel aufgestellt werden.

Anlage 1 Lageplan u. Umgriff

Blinde und Sehbehinderte, aber auch alle anderen Besucherinnen und Besucher werden sich künftig mit Hilfe des Tastmodells in der „Altstadt von Erlangen“ besser orientieren können.

Die Bronzeplastik mit einer Fläche von ca. 1,20 m x 1,00 m wird so auf einem Betonsockel (verkleidet mit Bronzetafeln) befestigt, dass auch Rollstuhlfahrer die Platte unterfahren und die Einzelheiten des Modells genau betrachten und anfassen können.

Anlage 2 Modellfoto

Die Annahme der Spende erfolgt - nicht öffentlich - durch den HFPA.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient dem Ausschuss zur Kenntnis.
Die Annahme der Spende wird, unter den unter Pkt. II genannten Rahmenbedingungen, befürwortet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 10

613/184/2014

Überörtliche direkte Radwegeverbindungen von Erlangen in die Nachbarstädte und ins Umland - Fraktionsantrag 229/2013 der Grünen Liste

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Radschnellwege

Konzept und Ziele von Radschnellwegen

In Zusammenhang mit der Entwicklung von Pedelecs und E-Bikes wird das Radfahren über längere Distanzen immer attraktiver. Mit einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur ist es aber auch möglich, längere Wege mit konventionellen, nicht motorisierten Fahrrädern, beispielsweise für den Weg zur Arbeit, zu überbrücken. Vor diesem Hintergrund bestehen vielerorts Bestrebungen, überörtlich Radschnellwege zu etablieren.

Grundsätzliches Ziel von Radschnellwegen ist es, ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung zu schaffen, mit dem das Radfahren für Entfernungsbereiche bis 20 km mit einer möglichst geringen Reisezeit gefördert wird. Zielgruppe sind vor allem Alltagsradfahrer (Berufs- und Ausbildungswege). Radschnellwege bieten sich aber auch als Bestandteil von touristischen Radwegen an.

Anforderungen von Radschnellwegen

Radschnellwege werden in den Regelwerken zur (Rad-)verkehrsplanung als Netzelemente bzw. -verbindungen thematisiert (vgl. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA)), exakte Vorgaben zu Trassierung und Beschilderung gem. StVO sind aktuell jedoch nicht vorhanden. Vielmehr wird in

Veröffentlichungen zu Radschnellwegen darauf hingewiesen, dass diese auf Basis folgender Führungsformen realisiert werden können:

- Zweirichtungsweg (straßenbegleitend bzw. eigenständig geführt)
- Einrichtungsradweg
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen
- Tempo-30-Zone

Im Rahmen eines Aktionsplanes der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zur Förderung der Nahmobilität wurde ein Wettbewerb zur Förderung von Radschnellwegen ins Leben gerufen. Als Qualitätskriterien für Radschnellwege werden hierbei folgende wesentliche Aspekte genannt:

- Mindestlänge von 5 Kilometern
- weitestgehende Bevorrechtigung und planfreie Führung an Knotenpunkten und Berücksichtigung von „Grünen Wellen“ für den Radverkehr an Signalanlagen, d. h. möglichst geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten
- Befahrung auch mit höheren Geschwindigkeiten bis 35 km/h
- ausreichende Breiten, die Nebeneinanderfahren und Überholen ermöglichen (4 - 6 m)
- Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
- möglichst steigungsarm
- eindeutige Wegweisung
- innerorts Beleuchtung
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst

Beispiele

Insbesondere in den Niederlanden (Fietssnellwege), aber auch in London (Cycle Superhighways) und Kopenhagen (Radwege auf aufgegebenen Bahntrassen) wurde die Idee der Radschnellwege bereits umgesetzt (einige konkrete Beispiele hierzu und aus weiteren Kommunen sind Anlage 1 zu entnehmen). In Nordrhein-Westfalen läuft der oben angesprochene Wettbewerb zur Förderung von fünf Konzepten für Radschnellwege innerhalb des Bundeslandes. Ein weiteres deutsches Projekt zu Radschnellwegen findet sich in der Stadt Göttingen. Mit dem sogenannten „eRadschnellweg“ soll der Bahnhof auf einer Route von ca. 4 km Länge mit dem Nord-Campus verbunden werden. Ein erster Abschnitt dieser Strecke ist bereits freigegeben (vgl. Anlage 1).

Radschnellwege in Erlangen

Aufgrund der vielen Arbeitsplätze, die Erlangen bietet (auf einen Einwohner entfällt ein Arbeitsplatz), bestehen ausgeprägte Pendelverflechtungen mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt sowie den Städten Nürnberg und Fürth. Die zur Verfügung stehenden Daten für die Analyse der Einpendlerströme zeigen, dass der private Pkw das dominierende Verkehrsmittel bei den Wegen in die bzw. aus der Stadt darstellt (vgl. z. B. Verkehrsbericht Erlangen 2013).

Mit der Etablierung von stadtgrenzüberschreitenden Radschnellverbindungen, die die Wohnorte im Umland mit den Arbeitsplatzzentren in Erlangen verbinden und den o. g. Kriterien genügen, kann erwartet werden, dass der Anteil des Fahrrades bei berufs- und ausbildungsbedingten Wegen ansteigt. Eine Konkretisierung des Konzeptes von Radschnellverbindungen in Erlangen und Umgebung wird vor diesem Hintergrund als sinnvoll erachtet.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Planung von Radschnellverbindungen zwischen Erlangen und den umliegenden Kommunen erfordert enge Abstimmungen auf übergeordneter Ebene. Es ist daher vorgesehen, das Thema Radschnellwege in die Gremien der Städteachse mit Berücksichtigung des Landkreises Erlangen-Höchstadt einzubringen (z. B. Planerkonferenz der Städteachse (PKS), Metropolregion Nürnberg (Forum Verkehr und Planung), Koordinierungsgespräch zwischen der Stadt Erlangen und den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim (NKL)).

Mit dem Ziel, eine stadt- und landkreisgrenzenübergreifende Radverkehrsstrategie zu erarbeiten, sowie vorhandene überörtliche Potenziale in der Radwegenetzplanung besser zu nutzen, hat die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ein Pilotprojekt ins Leben gerufen, bei dem das Thema Radschnellwege einen Schwerpunkt bilden soll. Nachdem auch innerhalb der Metropolregion Nürnberg, insbesondere im Bereich der Städteachse und den umliegenden Landkreisen, enge verkehrliche Verflechtungen bestehen, bietet es sich an, die geeigneten Gremien der Metropolregion als Plattform für die Planung von Radschnellverbindungen zu nutzen.

Eine Behandlung im Planungsverband Industrieregion Mittelfranken (7) erscheint dagegen nicht zielführend, da dieser mit der förmlichen Regionalplanung nach Landesplanungsgesetz befasst ist. Der Planungsverband nimmt aus überörtlicher Sicht Stellung zu raumbedeutsamen Fach- und Bauleitplanungen, ist aber über den Regionalplan hinaus kein eigener Planungsträger. Für eine Übernahme als freiwillige Aufgabe der Regionalentwicklung stehen dort keine Ressourcen zur Verfügung.

Das Thema Radschnellwege wird von der Stadt Erlangen auch in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) eingebracht. Seitens der AGFK werden Radschnellwege als wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung erachtet. In Bayern wurde dem Potenzial von Radschnellverbindungen im Rahmen einer umweltfreundlichen Mobilität noch nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt. Durch die zunehmende Elektromobilität im Fahrradbereich gewinnt das Thema immer stärker an Bedeutung. Die AGFK Bayern hat daher in ihrem zentralen Forderungskatalog an die Staatsregierung die Förderung von Radschnellwegen als Pilotprojekte gefordert. Das Thema sollte auch Aufnahme in einen zukünftigen „Bayerischen Radverkehrsplan“ finden.

Die AGFK Bayern veranstaltet heuer am 9. April in Würzburg zum ersten Mal zusammen mit dem ADFC Landesverband eine bayerische Fachtagung zum Thema Radverkehr. Ein Punkt der Veranstaltung wird die Vorstellung des vom ADFC in die Diskussion eingebrachten Radschnellwegenetzes für den Großraum Nürnberg und Erfahrungsberichte bei der Realisierung von Radschnellwegen in den Niederlanden sein. Für den Großraum Nürnberg / Fürth / Erlangen / Schwabach / Forchheim sieht die AGFK Bayern aufgrund der starken Verflechtungen und der für Radschnellwege geeigneten Entfernungen ein großes Potenzial. Ein gemeinsamer Vorstoß der Kommunen im Großraum für die Pilotförderung eines Radschnellwegenetzes würde daher die Unterstützung der AGFK Bayern finden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

In Zusammenhang mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird die Verwaltung die Möglichkeit von Radschnellverbindungen prüfen und weiter konkretisieren.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Protokollvermerk:

Herr Weberbeck vom ADFC hält zu diesem Tagesordnungspunkt einen Vortrag.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Das Konzept Radschnellwege wird in die überörtlichen Gremien auf der Städteachse unter Berücksichtigung des Landkreises Erlangen-Höchstadt eingebracht.

Die Stadt Erlangen als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) bringt das Thema Radschnellwege in die AGFK ein.

Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept Radschnellwege im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes weiter zu verfolgen und zu konkretisieren.

Der GL-Fraktionsantrag 229/2013 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 12 gegen 0

TOP 11

613/178/2014

**Gebbertstraße / Am Röthelheim - Einbau einer zweiteiligen Mittelinsel
Planungsauftrag aus Beschlussvorlage 321/115/2013 vom 03.12.2013**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Zuge der Prüfung des Schulweges zum Ohmgymnasium wurde auch die Querungssituation am Knotenpunkt Gebbertstraße / Am Röthelheim untersucht.

Laut UVPA-Beschluss 321/115/2013 vom 03.12.2013 ist zur Vereinfachung der Querungsmöglichkeit und folglich zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger eine Planung zur Errichtung von Mittelinseln im Knotenpunktsbereich zu erstellen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Vereinfachung der Querungsmöglichkeit und zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger werden im Bereich des Knotenpunktes Gebbertstraße / Am Röthelheim zwei Mittelinseln errichtet (Detailentwurf siehe Anlage 1).

Um dem ebenfalls hohen Querungsbedarf durch Radfahrer Rechnung zu tragen, werden gemäß Vorgabe der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Auszug siehe Anlage 3) im Schutzbereich zwischen den Mittelinseln jeweils Aufstelltaschen für sowohl ein- als auch abbiegende Radfahrer errichtet.

Zur Sicherstellung der freizuhaltenden Sichtfelder an der südlichen Mittelinsel ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) das Parken in der südlichen Gebbertstraße für den Bereich von bis zu 20 Metern zu unterbinden (genaue Abmessungen siehe Anlage 1).

Die Befahrbarkeit der Verkehrsanlage wurde mittels Schleppkurvenprüfung (siehe Anlage 2) nachgewiesen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Für die Umsetzung des Entwurfes sind zwei Mittelinseln gemäß den Entwurfsvorgaben, den Vorgaben der ERA sowie unter Berücksichtigung der RASt zu errichten.

Es sind zwei Aufstelltaschen für ab- und einbiegende Radfahrer mit rotem Asphalt herzustellen.

Folgende Markierungsarbeiten sind durchzuführen:

- der Schutzbereich zwischen den Mittelinseln
- die Aufstelltaschen
- die Leit-, Warn- und Trennlinien in Annäherung an die Mittelinseln
- die kleinen Sperrflächen in der südlichen Gebbertstraße

Gegebenenfalls ist das Parkverbot in der südlichen Gebbertstraße mittels Verkehrszeichen zu verdeutlichen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Auf Basis der vorliegenden Entwurfsplanung wurden die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme auf ca. 20.000,- € geschätzt.

Investitionskosten:	€ 20.000	bei IPNr.: 541.840 (Amt 66)
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 und werden von Amt 66 für den Haushalt 2015 angemeldet

Protokollvermerk:

Herr Prof. Dr. Steeger regt an, zum Schutz der Radfahrer und Fußgänger, verstärkt entsprechende Piktogramme anzubringen und ein Halteverbot deutlich auszuschildern.

Herr StR Bußmann merkt an, dass für diese Maßnahme noch keine Haushaltsmittel vorgesehen sind und bittet darum, in den Beschlusstext die entsprechende Passage aufzunehmen:

„Die Verwaltung wird beauftragt die Mittel für 2015 zu beantragen.“

Zudem macht Herr StR Bußmann den Vorschlag, die Linienführung und Radien im Hinblick auf das Sicherheitsempfinden der auf die Straße auffahrenden Radfahrer noch einmal zu überdenken.

Herr StR Dr. Zeus regt an, eine Schwenkmarkierung für die Abbieger zwischen den Inseln aufzubringen. Die Verwaltung sagt eine Überprüfung zu.

Herr StR Höppel regt an, die AG-Radverkehr noch zu beteiligen.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die zweiteilige Mittelinsel sowie die Aufstelltaschen für ein- und abbiegende Radfahrer im Bereich des Knotenpunktes Gebbertstraße / Am Röthelheim werden gemäß Anlage 1 errichtet. Dem Entwurf der Verwaltung wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt die Mittel für 2015 zu beantragen.

Der UVPA-Beschluss Nr. 321/115/2013 vom 03.12.2013 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 14 gegen 0

TOP 12

613/180/2014

Einführung eines Semestertickets - Anträge der SPD-Fraktion vom 26.11.2013 und der Erlanger Linke vom 16.11.2013

Sachbericht:

1. Ausgangssituation:

Bereits seit Mitte der 1990er Jahre gibt es Gespräche zwischen den Verbundgremien des VGN, den Städten Nürnberg und Erlangen, Vertretern der Hochschulen vor Ort, den Studentenwerken und der Studierenden, um im (gesamten) VGN ein Semesterticket auf Basis eines sog. Solidarmodells einzuführen. Leider scheiterten Bestrebungen dieser Art bislang stets an einer konkret genannten Höchstgrenze für einen so genannten „zumutbaren Pflichtbeitrag“.

Alle bislang kalkulierten und wirtschaftlich notwendigen Preise für unterschiedliche Modelle lagen meist deutlich über dem vor Jahren eher unpräzise formulierten und auf einem früheren Gerichtsurteil fußenden „zumutbaren Pflichtbeitrag“. Besonders hemmend für weitere insbesondere konkrete Verhandlungen wirkte sich in diesem Zusammenhang aus, dass auch nach diversen Schriftwechseln (u. a. auch zw. Herrn OB Dr. Maly und dem Ministerium für Wissenschaft Forschung und Kunst) seitens des zuständigen Ministeriums keine neuen Aussage dazu getroffen wurde, ab welchem Betrag ein Solidarbeitrag als zumutbar und damit genehmigungsfähig angesehen werde.

Erschwerend hinzu kommt, dass auch seitens der Studentenwerke ein solidarisch finanziertes Semesterticket nicht uneingeschränkt begrüßt und forciert wird, da diese Klagen vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof von nicht mit dem Solidarbeitrag einverstanden Studenten fürchtet. Die Studentenwerke hätten bei Klageerfolg den gesamten von den Studierenden erhaltenen Betrag zurückzuerstatten, während der VGN den für bereits erbrachte Leistungen erhaltenen Betrag nicht mehr erstatten würde.

In den meisten Bundesländern ist die Rechtslage anders als in Bayern, da hier der so genannte Allgemeine Studierenden Ausschuss ASTa (1974 in Bayern abgeschafft) als demokratisch gewähltes und damit geschäftsführendes Organ der (verfassten) Studierendenschaft die Studierenden nach Außen vertritt und deshalb auch als Verhandlungspartner gegenüber Verbänden und Verkehrsunternehmen auftreten kann. Damit haben in Bayern die Studierendenvertreter aufgrund der fehlenden Beitrags- und Satzungshoheit nicht die Rechte und Mittel, wie die Pendanten (z.B. ASTA) im restlichen Deutschland.

Die Landeshauptstadt München hat dennoch nach jahrelangen Verhandlungen mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), den Hochschulen vor Ort und den Studierenden ein sog. Sockelbetragsmodell probeweise ab dem Wintersemester 2013/2014 eingeführt.

Im Folgenden berichtet die Verwaltung über das Finanzierungsmodell in München und geht dabei auch auf die rechtlichen Aspekte ein.

2. Münchner Modell

Bei diesem Modell sind alle Studierenden verpflichtet, einen sog. Sockelbetrag für eine Fahrberechtigung mit Verkehrsmitteln des ÖPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie am Wochenende zu entrichten. Ergänzend dazu kann freiwillig ein Aufpreisticket erworben werden. In München beträgt der Sockelbetrag 59 Euro pro Semester (also für 6 Monate und damit inkl. vorlesungsfreier Zeit). Dieses Basisticket hat eine Ausschlusszeit Montag bis Freitag von 6 Uhr morgens bis 18 Uhr abends. Außerhalb dieser Ausschlusszeit (also auch am Wochenende sowie an Feiertagen) kann man mit dem Basisticket im gesamten MVV-Bereich fahren. Das freiwillig zu erwerbende Aufpreisticket kostet zusätzlich 141 Euro pro Semester und kann dann ohne Ausschlusszeiten im gesamten MVV-Bereich genutzt werden. Die Höhe des Pflichtbeitrages von 59 Euro erschien dem Studentenwerk in Anwendung der höchstrichterlichen Rechtsprechung (siehe oben) als unbedenklich, so dass das Klagerisiko als minimal eingeschätzt und somit akzeptiert wurde. Um dieses Modell grundsätzlich zu ermöglichen, hat der Münchner Stadtrat einen kommunalen Verlustausgleich in Höhe von maximal 12 Millionen Euro (6 Mio. pro Jahr) für zunächst zwei Jahre für eventuelle Einnahmeausfälle des MVV durch das Semesterticket übernommen. Damit sollen eventuelle Mindereinnahmen des MVV bei zu geringer Aufpreisticketkaufquote kompensiert werden. Damit dem MVV keine Ausfälle entstehen, müssen mehr als 62% der Münchner Studierenden das Aufpreisticket erwerben.

Laut VGN, der dazu vom MVV entsprechende Informationen erhalten hat, haben inzwischen mehr als 70% der Münchner Studierenden für das Wintersemester 2013/2014 das Aufpreisticket erworben.

Das Bayerische Wirtschaftsministerium hat mit Schreiben vom 23.10.2012 mitgeteilt, dass die Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG (Personenbeförderungsgesetz) für die Dauer des Probetriebs grundsätzlich zugesagt werden können. Eine Verlängerung dieser Sonderregelung zu den Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG über diesen Zeitpunkt hinaus wird jedoch ausdrücklich abgelehnt. Zum Umgang mit den Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG, in Zusammenhang mit VGN-Semesterticketmodellen, finden aktuell noch Gespräche von VGN, Regierung von Mittelfranken und Freistaat Bayern statt. Die Verkehrsunternehmen benötigen für die wirtschaftliche Betrachtung jeglicher Modelle vor deren Vereinbarung verbindliche Aussagen zum Umgang mit den Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG.

Laut Darstellung des Studentenwerks Erlangen-Nürnberg war zudem Voraussetzung für das Zustandekommen eines Vertrages zwischen dem Studentenwerk München und dem MVV über ein Semesterticket in der dargestellten Form, dass sich an den drei größten Hochschulen in München, der LMU (Ludwig-Maximilians-Universität), der TUM (Technische Universität München) und der HM (Hochschule München) im Rahmen einer Urabstimmung jeweils eine absolute Mehrheit der Abstimmungsteilnehmer/innen für das Semesterticket ausspricht.

Die Ergebnisse der Abstimmung sehen folgendermaßen aus:

LMU: 82% Zustimmung; Beteiligungsquote 52,6%
TUM: 91% Zustimmung; Beteiligungsquote 68,7%
HM: 88% Zustimmung; Beteiligungsquote 54,1%

Die Vorgabe für eine Mindestbeteiligung pro Hochschule wurde erreicht. Die übrigen kleineren Münchner Hochschulen erhielten die Möglichkeit, sich, sofern gewünscht, für ihre Studierenden nachträglich auch am Semesterticket zu beteiligen.

2.1. Rechtliche Aspekte des Münchener Modells:

Aufgrund der europarechtlichen Relevanz war in München für die probeweise, auf zwei Jahre beschränkte Einführung des Semestertickets der Erlass einer so genannten Allgemeinverfügung erforderlich. Nach den Buchstaben der EU-Verordnung hätte diese Verfügung auch von allen anderen Aufgabenträgern - jeweils für ihren Wirkungsbereich – erlassen werden müssen. Aus

Zeitgründen (Verfügung war Voraussetzung für die Tarifgenehmigung) wurde dieser formale Verwaltungsakt in München durch einen Beschluss aller Gesellschafter ersetzt. Die Veröffentlichungsfrist betrug 4 Wochen; in dieser Zeit hatte niemand Einspruch eingelegt, wodurch die Allgemeinverfügung letztlich Gültigkeit erlangte.

3. Weiteres Vorgehen

Seit Dezember 2013 liegen die Ergebnisse einer Befragung zum Themenkomplex „Studentische Mobilität“ an den drei großen Hochschulen im Großraum Nürnberg vor, die unter der wissenschaftlichen Leitung von Dr. Tim Elrick (Institut für Geographie, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg) durchgeführt wurde. Eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse findet sich in der Anlage 1.

Auf Einladung der Stadt Nürnberg wurden am 14. Januar 2014 die Ergebnisse dieser Mobilitätsbefragung und ihrer möglichen Aussagen für die Einführung eines Semestertickets mit Studierendenvertretungen der FAU, der TH Nürnberg und der Evangelischen Fachhochschule, Vertretern der Hochschulen (FAU, TH Nürnberg Hochschule für Musik), des VGN, des Studentenwerks Erlangen-Nürnberg sowie der Städte Erlangen und Fürth diskutiert.

Dabei wurde einvernehmlich vereinbart, dass zunächst zwei Grundmodelle von Seiten des VGN auf der Grundlage der VGN-Verkehrserhebung kalkuliert werden sollten:

- a) Basisticket (mit entsprechenden Ausschlusszeiten wie in München) und Aufpreisticket jeweils für den gesamten VGN;
- b) Basisticket für den gesamten VGN (mit den entsprechenden Ausschlusszeiten wie in München) und das Aufpreisticket in zwei Varianten, zum einen nur für den Raum Nürnberg, Fürth, Erlangen (derzeit Zonen 100/200/300/400) und zum anderen für den gesamten Verbundraum.

Mit diesen konkreten Zahlen sollen dann im Sommer 2014 die Gespräche fortgeführt werden.

Zusätzlich müssen dazu folgende Punkte abgearbeitet werden:

- c) Wahl des Verhältnisses von Aufpreishöhe und Inanspruchnahmequote der Studierenden so, dass das Geben einer Defizitausgleichsgarantie durch die Stadt Erlangen (analog München) möglichst vermieden werden kann (nur so kann langfristig die Nachhaltigkeit des Angebotes gesichert werden)
- d) Umgang mit den Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG durch den Freistaat und die Unternehmen
- e) Durchführung einer Urabstimmung zumindest bei den größten Hochschulen im Großraum, also bei der FAU (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg) und bei der TH Nürnberg (Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm) auf der Grundlage eines solchen Modells
- f) Einbeziehung Bambergs und Bayreuths mit ihren bereits bestehenden solidarisch über den Semesterbeitrag finanzierten Semestertickets in ein VGN-Semesterticketmodell
- g) Zustimmung aller Partner innerhalb des VGN (Unternehmens- und Aufgabenträgerebene)

Im Herbst 2014 wird die Verwaltung über die Ergebnisse der Prüfung erneut im UVPA berichten.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt - ausgehend vom Münchner Modell und auf der Grundlage der VGN-Verkehrserhebung - in Zusammenarbeit mit dem VGN, den Studierendenvertretungen, den Studentenwerken, den Hochschulen und den anderen beteiligten Kommunen ein Sockelmodell zu prüfen. Über die Ergebnisse der Verhandlungen soll im Herbst 2014 erneut berichtet werden. Die Anträge Nr. 234/2013 und 237/2013 sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 13

613/168/2013

Neue Geh-/ Radwegeverbindung zwischen Geh-/ Radweg am Bachgraben und Henri-Dunant-Straße

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Interesse einer sinnvollen Weiterentwicklung des Radwegenetzes wurde ein 4 m breiter Grundstücksstreifen zur Verbindung der Henri-Dunant-Straße im Bereich der Wendeanlage mit der parallel zum Bachgraben verlaufenden Hauptradwegroute 10 für einen späteren Ausbau gesichert (siehe Anlage 1). Dieser Ausbau soll nun erfolgen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Damit soll die allgemeine Attraktivität des Radwegenetzes gesteigert werden, die Erreichbarkeit der zunehmenden Zahl von Arbeitsplätzen am Standort „Siemens-Südgelände“ verbessert werden und die Wohn- und Arbeitsplatzstandorte besser verbunden werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die kurze Wegeverbindung (ca. 75 m) zwischen dem Geh-/ Radweg am Bachgraben und der Henri-Dunant-Straße soll in die „Prioritätenliste Radverkehr“ aufgenommen werden und, sobald möglich, gemäß der Planung (siehe Anlage 2) hergestellt werden. Für die Wegeverbindung ist eine Beleuchtung vorgesehen. Die Baumaßnahme soll in 2014 durchgeführt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	ca. 30.000,- €	bei IPNr.: 541.841
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind entsprechend dem Investitionsprogramm zum HH-Entwurf 2014 bei IvP-Nr. 541.841 „Radwegenetz, Ausbau“ vorhanden
- sind nicht vorhanden

Protokollvermerk:

Nach eingehender Beratung wird der Beschlusstext einvernehmlich wie folgt geändert:

„Die gesamte Fläche vom Weg am Bachgraben bis zur Henri-Dunant-Straße ist zu teeren. Eine Beleuchtung entfällt.“

Ergebnis/Beschluss:

Die neue Geh-/ Radwegeverbindung zwischen dem bestehenden Geh-/ Radweg am Bachgraben und der Henri-Dunant-Straße soll ~~gemäß beiliegender Planung (Anlage 2)~~ hergestellt werden.

Die gesamte Fläche vom Weg am Bachgraben bis zur Henri-Dunant-Straße ist zu teeren. Eine Beleuchtung entfällt.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 14 gegen 0

TOP 14

VI/049/2014

Sanierung der Hutgrabenbrücke, provisorischer Übergang für Fußgänger und Radfahrer; Antrag der CSU-Fraktion Nr. 044/2014

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Brücke über den Hutgraben im Zuge der Sebastianstraße muss auf Grund des kritischen Bauwerkszustandes dringend erneuert werden. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit wird ein Stahlrohrdurchlass als Ersatz für das bestehende Bauwerk vorgesehen. Die Baumaßnahme wird in der Zeit von Anfang April 2014 bis Anfang Juni 2014 realisiert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Entsprechend dem DA-Bau Beschluss vom 12.06.2012 erfolgt die Erneuerung im Rahmen einer Vollsperrung für alle Verkehrsarten. Basierend auf der aktuellen Beschlusslage ist die Errichtung einer Behelfsbrücke für Fußgänger und Radfahrer nicht vorgesehen und bei den zur Verfügung gestellten Projektmitteln auch nicht enthalten.

Im Rahmen einer überschlägigen Kostenschätzung hat sich ergeben, dass für die Erstellung einer verkehrssicheren Behelfsbrücke mit geeigneten Zuwegungen (incl. Rückbau und Wiederherstellung) Baukosten von mindestens 50.000,- € bis zu 75.000,- € zu veranschlagen wären. Diese hohen Kosten resultieren u.a. auch aus der für die bauliche Umsetzung (Gewässerumleitung, Abbrucharbeiten, Montage des Stahlrohrdurchlasses, Gewässeranpassung) erforderlichen Abrückung der Behelfsbrücke und der damit verbundenen längeren Wegeführung.

Je nach Verfügbarkeit div. Brückenbaumaterialien (z.B. Lieferung von neuen oder ggf. passenden gebrauchten Stahlträgern) können sich, wie oben dargestellt, sehr unterschiedliche Kosten für die Behelfsbrücke ergeben.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag der CSU-Fraktion Nr. 044/2014 ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

TOP 14.1

033/2014/CSU-A/001

Änderung des FNP im Rahmen eines Bplanverfahrens im Bereich Klosterwald 15 und Herausnahme des Grundstücks Flur-Nr. 350/2, Gemarkung Frauenaarach, aus dem Landschaftsschutzgebiet zur Bebauung mit einem Einfamilienhaus

Protokollvermerk:

Herr StR Könnecke zieht die Dringlichkeit des Antrags zurück.
Somit wird der Antrag im Weiteren nach §28 der Geschäftsordnung behandelt.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 15

Anfragen

Sachbericht:

Anfragen:

1. Herr StR Frohmader stellt die Frage, welche verwandtschaftlichen Beziehungen bestehen von einem Bauherren, auf dessen Grundstück Baurecht erteilt werden soll, mit einem Mitglied des Stadtrates.

Frau berufsmäßige StRin Wüstner verweist dazu auf die Geschäftsordnung des Stadtrates und die Verpflichtung sich, in einem Fall der Befangenheit nach Art. 20 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz, der Abstimmung zu enthalten.

2. Herr StR Volleth merkt an dass zu Top 4.1 ein Fraktionsantrag gestellt wurde, der dem Tagesordnungspunkt nicht beiliegt.

Herr berufsmäßiger StR Weber erklärt, dass dieser Antrag noch bearbeitet wird.

3. Herr StR Thaler fragt an, ob die Liegnitzer Straße zwischen Erwin-Rommel-Straße und Marienbader Straße wieder zur Anliegerstraße gemacht werden kann, um Durchgangsverkehr zu vermeiden.

Herr berufsmäßige StRin Wüstner sagt eine Prüfung zu, warum das Verbot des Durchfahrtverkehrs aufgehoben wurde.

4. Frau StRin Traub-Eichhorn erbittet Geschwindigkeitskontrollen im Heusteg.

5. Zudem fragt sie nach dem Sachstand zum Antrag aus 2010 über die Sperrung der Aurachbrücke im Naherholungsgebiet Regnitzgrund.

Herr Lennemann erklärt dazu, dass inzwischen eine Alternativtrasse gefunden wurde und das Tiefbauamt damit noch in der Planung ist. Die Finanzierung ist noch unklar.

Das Tiefbauamt wird zu dieser Anfrage weiter informieren.

6. Herr StR Schulz weist darauf hin, dass auf Straße von Dechsendorf kommend Richtung Langer Johan, auf der Abbiegerspur nach Alterlangen, die Gullideckel über die Fahrbahn erhaben sind, was bei Regenwetter zu großen Pfützen führt. Fußgänger werden dort von vorbeifahrenden Fahrzeugen nass gespritzt. Er bittet um Prüfung und Abhilfe.

7. Des Weiteren bittet Herr StR Schulz darum, die Erforderlichkeit der Parkverbotsschilder in der Damaschkestraße zu prüfen und die Schilder ab zu montieren. Die Baumaßnahmen an Fußweg und Straße vor dem Gebäude Damaschkestraße 54/56 sind inzwischen abgeschlossen und die Anwohner der angrenzenden Häuser beschwerten sich über Ungleichbehandlung in Sachen Parkverbot.

8. Bezüglich des privat errichteten Elektrowerks an der Aurach in Neusess, bittet Herr StR Schulz um Information zum Sachstand.

Frau berufsmäßige StRin Wüstner erklärt dazu, dass das Elektrowerk derzeit nicht läuft und verschiedene Hinderungsgründe bestehen.

9. Herr Dr. Richter weist auf die derzeitige Situation an der Loschgeschule hin und bittet darum, an der dortigen Baustelle eine Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrer zu schaffen.

10. Weiterhin fragt er, wann ein Plan über die langfristige Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LEDs zu erwarten ist.

Herr berufsmäßiger StR Weber erklärt dazu, dass die Erstellung eines Zeitplans derzeit noch nicht möglich ist, voraussichtlich im nächsten BWA aber Beschluss gefasst wird für einzelne Straßen. Wo es sinnvoll machbar ist, soll sukzessive umgebaut werden. Derzeit ist die Frage der Gewährleistung problematisch und auch die LED-Technik ändert sich noch.

11. Für die Anwohner der Erwin-Rommel-Straße bittet Herr Dr. Richter um Prüfung, ob die Busführung der Linie 293 Richtung Bruck, an der Haltestelle Sebaldussiedlung, über die Busbucht der Gegenseite geführt werden kann. Dadurch sollen zu Stoßzeiten Probleme mit vorbeifahrenden Radfahrern vermieden werden.

Eine Prüfung wird zugesagt.

12. Frau Dr. Marenbach fragt nach dem aktuellen Stand bei den Verhandlungen zum neuen Gewerbegebiet Frauenaarach und der Strategie der Stadt Erlangen dabei.

Herr berufsmäßiger StR Weber weist hin auf die Trennung zwischen öffentlichem Bauleitplanverfahren und dem nichtöffentlichen Umlegeverfahren. Derzeit befindet sich das Bauleitplanverfahren in der öffentlichen Anhörung. Es gab Auslagen der Pläne, wie auch Bürgerversammlungen und Bürgerinformationen vor Ort. Die Informationen daraus werden derzeit eingearbeitet. Im Umlegeverfahren wird derzeit mit den Eigentümern gesprochen.

13. Auf Bitte von Herr StR Könnecke soll bei der anstehenden Ortsbesichtigung in Eltersdorf, das Bauvorhaben Im Wolfsgarten 5 in Steudach einbezogen werden.

Sitzungsende

am 11.03.2014, 19:20 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Balleis

Der / die Schriftführer/in:

.....
Heinze

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:

Für die Ausschussgemeinschaft:

Für die Erlanger Linke: