

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/235/2019

Radschnellverbindungen - nächste Planungsschritte; Fraktionsantrag 183/2018 der CSU-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.02.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.02.2019	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen
Amt 66

I. Antrag

1. Die Sachverhaltsdarstellung mit den nächsten Planungsschritten für die Radschnellverbindungen von Erlangen nach Nürnberg, Herzogenaurach und Fürth wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 183/2018 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss 613/181/2018 wurde die Verwaltung beauftragt, die vorgestellten Trassenvarianten der Radschnellverbindungen von Erlangen nach Nürnberg, Herzogenaurach und Fürth weiter zu konkretisieren (vgl. Anlage 1). Auf dieser Grundlage hat seitens der Verwaltung eine Abstimmung mit den drei Nachbarkommunen zum weiteren Vorgehen bei der Planung der Radschnellverbindungen stattgefunden.

In der Sitzung des Lenkungsgremiums Radschnellverbindungen am 22. Oktober 2018 mit Teilnahme der Kommunen, der Regierung von Mittelfranken, des Staatlichen Bauamtes und des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr wurden zudem wichtige Aspekte zur Förderung von Planung und Bau der Radschnellverbindungen durch den Freistaat und den Bund sowie zum Planverfahren abgestimmt. Gegenstand der Diskussion war auch die in Anlage 2 beiliegende Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 des Bundes. Hierzu wird mit Antrag 183/2018 der CSU Fraktion beantragt, dass sich die Stadt Erlangen um Fördermittel bewirbt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ein wesentlicher Inhalt der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 ist, dass sich der Bund „an der Finanzierung der förderungsfähigen Maßnahmen mit einem Fördersatz bis zu 75 v. H., in begründeten Einzelfällen bis zu einem Höchstsatz von 90 v. H. der förderfähigen Kosten“ beteiligt (vgl. Artikel 2 der Verwaltungsvereinbarung). Nach Auskunft des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Rahmen des Lenkungsgremiums werden bei der Planung die Leistungsphasen 1 bis 4 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) vom Freistaat gefördert (entspricht Grundlagenermittlung, Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung). Die weiteren Leistungsphasen 5 bis 9 werden vom Bund gefördert (entspricht Vergabe, Bau und Objektbetreuung).

Auf Grundlage der vorliegenden Verwaltungsvereinbarung des Bundes wurde im Lenkungsgremium Radschnellverbindungen vereinbart, dass die Kommunen, die die Umsetzung einer gemeinsamen Radschnellverbindung anstreben, ein Schreiben in Form einer Interessensbekundung an den Freistaat und den Bund richten.

Für die Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach wurde ein solches Schreiben bereits an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr versandt (vgl. Anlage 3). Ein Antwortschreiben von dortiger Seite liegt ebenfalls bereits vor (vgl. Anlage 4). Darin wird auf das Förderprogramm des Bundes verwiesen.

Mit den Städten Nürnberg und Fürth befinden sich die entsprechenden Schreiben derzeit noch in Abstimmung. Für die weitere Planung der Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg liegt seitens des Staatlichen Bauamtes bereits der Entwurf einer Planungsvereinbarung vor, welche die Übereinkunft beinhaltet, dass die Stadt in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Staatlichen Bauamtes Nürnberg (für die Trassenabschnitte in deren Baulast) die Radschnellverbindung auf Erlanger Stadtgebiet zunächst bis einschließlich Leistungsphase 2 nach HOAI (Vorplanung) plant. Die Straßenbauverwaltung wird sich an den Planungskosten beteiligen. Nach Unterzeichnung der Planungsvereinbarung wird die Verwaltung eine Vergabe der notwendigen Planungsleistungen für die Radschnellverbindung durchführen. Im Vorfeld hierzu werden derzeit noch Fragestellungen zur Baulast und zur Höhe der anteilmäßigen Finanzierung durch die Straßenbauverwaltung geklärt.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung die notwendigen Schritte unternommen hat, um gegenüber dem Freistaat das Interesse an Planung und Bau der drei Radschnellverbindungen von bzw. nach Erlangen zu kommunizieren. Konkrete Förderzusagen mit Angabe der Förderhöhen für die einzelnen Radschnellverbindungen liegen nicht vor. Hierfür ist zunächst eine entsprechende Planungsdetaillierung erforderlich, die bspw. Kostenermittlungen enthält. Ein Förderantrag beim Bund ist demgemäß zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Nachdem für die Radschnellverbindung Erlangen-Fürth zum aktuellen Stand, insbesondere auf Fürther Stadtgebiet, noch verschiedene Trassenvarianten zur Diskussion stehen, ist es in diesem Falle zunächst erforderlich, eine Vorzugstrasse festzulegen (z. B. Führung entlang MD-Kanal, Führung durch den Regnitzgrund). Hierfür ist in Absprache mit der Stadt Fürth beabsichtigt, ein entsprechendes Gutachten zu vergeben. Die Abstimmungen hierzu laufen derzeit.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass sich die Anforderungen für die Planung der drei Radschnellverbindungen nach Nürnberg, Herzogenaurach und Fürth zum aktuellen Stand sehr unterschiedlich darstellen. Demgemäß müssen für die Konkretisierung der Planung der einzelnen Trassen den jeweiligen Anforderungen entsprechende personalintensive Planungsschritte durchgeführt werden. Diese sind vorangehend aufgeführt.

Was den verwaltungsinternen Personaleinsatz für die Planung der Radschnellverbindungen anbelangt (insbes. Durchführung von Vergaben und Betreuung von externen Planungsleistungen) ist für die Leistungsphase der Vorplanung (LP 2) beabsichtigt, die notwendigen Ressourcen mit der im Rahmen des Stellenplanes 2019 neu geschaffenen Stelle für einen Sachbearbeiter Verkehrsplanung zu decken. Mit einer Besetzung dieser Stelle ist allerdings frühestens ab Mitte des Jahres 2019 zu rechnen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wie den Ausführungen zu entnehmen ist, ist die Verwaltung bestrebt, alle drei Radschnellverbindungstrassen weiterzuverfolgen. Nach Vorliegen der weiterführenden Planungsergebnisse wird der Ausschuss erneut informiert.

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

Anlagen:

Anlage 1: Trassenvarianten Radschnellverbindungen Erlangen-Nürnberg, Erlangen-Herzogenaurach und Erlangen-Fürth

Anlage 2: Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030 des Bundes

Anlage 3: Gemeinsames Schreiben mit der Stadt Herzogenaurach zu Planung und Bau der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach

Anlage 4: Antwortschreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr auf gemeinsames Schreiben mit der Stadt Herzogenaurach

Anlage 5: Antrag 183/2018 der CSU-Fraktion

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 19.02.2019

Protokollvermerk:

Herr StR Pöhlmann beantragt, dass die Eisenbahntrasse nach Herzogenaurach für zukünftige Nutzungen jeglicher Art freigehalten werden soll und dass nicht von einer Überflüssigkeit der Trasse auszugehen ist.

Der Antrag wird mit 12 zu 2 Stimmen angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Sachverhaltsdarstellung mit den nächsten Planungsschritten für die Radschnellverbindungen von Erlangen nach Nürnberg, Herzogenaurach und Fürth wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 183/2018 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.

mit 14 gegen 0 Stimmen

Lender-Cassens
Vorsitzende/r

Grawert
Schriftführer/in

Protokollvermerk:

Der Umwelt-Verkehrs-und Planungsbeirat war nicht beschlussfähig.

Lender-Cassens
Vorsitzende/r

Grawert
Schriftführer/in

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