

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

(UVPA/003/2016)

über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 15.03.2016, 16:00 - 19:45 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 - 16:30 Uhr

1. Ortsbesichtigungen
Abfahrt um 15:00 Uhr am Rathausplatz
- 1.1. Paul-Gordan-Straße
- 1.2. Grün-/Spielplatzfläche Ecke Güterhallenstraße / Goethestraße
(danach Fußweg zurück zum Rathaus)
. Werkausschuss EB77:
10. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 10.1. Schriftliche Anfrage vom 23.09.2014 SPD Fraktion zum UVPA - 772/012/2016
Weniger Hundekot
11. Anfragen Werkausschuss EB77
. Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und
Planungsbeirat:
12. Mitteilungen zur Kenntnis
- 12.1. Protokoll Naturschutzbeirat vom 01.02.2016 31/101/2016
- 12.2. Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 09.02.2016 - 32/037/2016
29.02.2016

- 12.3. Anfrage aus der Sitzung des UVPA am 26.1.2016;
Abschleppen von markierten Rädern am Bahnhof 32-1/037/2016
- 12.4. Autofreie Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern; SPD-
Fraktionsantrag 045/2015 - aktueller Sachstand 613/084/2016
- 12.5. Stand Fraktionsanträge VI/062/2016
- 12.6. Zwischenbericht zur Entwicklung des Großparkplatzes PET/005/2016
13. Naherholung u. Naturschutz im Wald stärken sowie Antrag auf
Ergänzung der Naturschutzgebietsverordnung Brucker Lache; Antrag
der SPD-Fraktion v. 23.09.2014 (Nr. 134/2014) u. gem. Antrag der
Grünen-Liste u. der SPD-Fraktion v. 03.03.2015 (Nr. 35/2015) 31/092/2015
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
14. Wiederverwendung von Elektrogeräten, nicht nur von "weißer Ware",
Fraktionsantrag Nr. 006/2016 der Erlanger Linken vom 29.01.2016 30-R/041/2016
15. Markierung von weißen Randstreifen bei unbeleuchteten Radwegen;
Antrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste Nummer 233/2015 vom
3.12.2015 32-1/035/2016
16. Antrag aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet
"Gesamtstadt" am 25.11.2015;
Einbau von Bodenschwellen / versetzten Schranken auf dem
abschüssigen Friesenweg zur Verringerung der Geschwindigkeiten
des Radverkehrs 32-1/036/2016
17. Einführung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im Straßenzug
Friedrich- und Luitpoldstraße;
Ausweisen des Bereichs südlich Henkestraße bis zur Werner-von-
Siemens-Straße als Tempo 30-Zone;
Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 222/2015 32-1/038/2016
18. Bürgerfragestunde gemäß § 37 der Geschäftsordnung;
Fragen zum Thema "Schwabach-Radweg"
Die Bürgerfragestunde findet gegen 17:00 Uhr statt.
19. 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 318 der Stadt Erlangen
- Sedanstraße - 611/106/2016
hier: Sitzungsgutachten/Satzungsbeschluss
20. Verkehrssimulation mögliche Drehung Einbahnstraßenrichtung EB
Martinsbühler Straße 613/088/2016

Ergebnispräsentation gegen 18.00 Uhr

- | | | |
|-------|---|----------------|
| 21. | Aufstellung einer Erhaltungssatzung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 2 BauGB (Milieuschutzsatzung) für das Wohngebiet "Jaminstraße"
hier: Änderung des Geltungsbereichs und Satzungsbeschluss | 611/097/2016 |
| 22. | Bebauungsplan Nr. 306 A der Stadt Erlangen
- Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt -
hier: Verlängerung der Veränderungssperre | 611/108/2016 |
| 23. | Bebauungsplan Nr. 306 A der Stadt Erlangen
- Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt -
hier: Billigungsbeschluss | 611/105/2016 |
| 24. | Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße;
hier: abschließende Vorplanung;
CSU-Fraktionsantrag 122/2015 vom 21.07.2015 | 613/041/2015/1 |
| 25. | Erhalt und Weiterentwicklung des Burgbergs | 611/099/2016/1 |
| 26. | Niedrige Energiestandards von Gebäuden in Erlangen als Beitrag zur Energiewende (SPD-Fraktionsantrag 110/2015) | 611/078/2015/1 |
| 27. | Maßnahmen im Busnetz Erlangen zum Fahrplanwechsel 2015/2016
Gemeinsamer Erfahrungsbericht von ESTW und Verwaltung | 613/086/2016 |
| 27.1. | Semesterticket: Ausgleichsgarantie | 13/098/2016 |
| 28. | Anfragen | |

TOP 1

Ortsbesichtigungen

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

TOP 1.1

Paul-Gordan-Straße

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

TOP 1.2

Grün-/Spielplatzfläche Ecke Güterhallenstraße / Goethestraße

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

TOP

Werkausschuss EB77:

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

TOP 10

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

TOP 10.1

772/012/2016

Schriftliche Anfrage vom 23.09.2014 SPD Fraktion zum UVPA - Weniger Hundekot

Seit Mitte September 2015 hat der EB 77 die Koordination zur Aufstellung und Betreuung der Hundekottütenspender übernommen und ist weiterhin Ansprechpartner für die Beseitigung von Hundekot auf öffentlichen Flächen. EB 77 prüft eingehende Aufstellungswünsche hinsichtlich bereits vorhandener Hundekottütenspender und Papierkörbe und koordiniert die Anliegen zu

Neuaufstellungen und zur Betreuung mit den für die betreffenden Flächen zuständigen Ämtern oder Abteilungen. Die Entscheidung über die Aufstellung trifft der betreuende Bereich nach Abwägung der Notwendigkeit und entsprechend seiner Leistungsfähigkeit. Mit den in den letzten Wochen ergänzten Standorten am Dechsendorfer Weiher, in Frauenaarach, in Hüttendorf und in der Burgbergstraße Eingang Burgberggarten sind derzeit 51 Hundekottütenspender im Stadtgebiet Erlangen aufgestellt. Sie werden vom Personal der Abteilungen Stadtgrün und Straßenreinigung, vom Sportamt sowie von Ehrenamtlichen regelmäßig kontrolliert und aufgefüllt. Nachdem im September 2015 drei weitere Bürger/innen geworben werden konnten, werden mittlerweile 21 Hundekottütenspender von neun Ehrenamtlichen aufgefüllt. Für die Entsorgung der Hundekottüten stehen meist in unmittelbarer Nähe öffentliche Papierkörbe zur Verfügung, die benutzten Tüten dürfen aber auch in der häuslichen Restmülltonne beseitigt werden. Als weitere Verbesserung werden die Hundekottütenspender demnächst mit einem Aufkleber für Standortnummer und Telefonnummer versehen. Sollte es trotz regelmäßiger Kontrollen dennoch zu Leerständen kommen, können diese durch die Hundebesitzer/innen gemeldet und das zeitnahe Auffüllen veranlasst werden.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an, wie hoch die Kosten für das Aufstellen und Betreuen der Hundekottütenspender sind. Die Verwaltung sagt eine Prüfung des Finanzaufwandes am Ende des Jahres zu. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 11

Anfragen Werkausschuss EB77

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

TOP

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 12

Mitteilungen zur Kenntnis

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 12.1

31/101/2016

Protokoll Naturschutzbeirat vom 01.02.2016

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 12.2

32/037/2016

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 09.02.2016 - 29.02.2016

In der Zeit vom 09.02.2016 bis zum 29.02.2016 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen;

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	09.02.2016	Langenaustraße Ausweisung von zwei zeitlich befristeten, absoluten Halteverbotszonen auf der Ostseite der Langenaustraße.
2.	10.02.2016	Theaterplatz Auftragen einer Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote (Zick-

- Zack-Linie) im inneren Kurvenbereich von der westlichen zur nördlichen Randstraße des Theaterplatzes.
3. 10.02.2016 **Sebaldusstraße**
Erlass eines eingeschränkten Haltverbots auf einer Länge von rund 20 Metern an der Südseite der Sebaldusstraße, beginnend an der Einmündung Hartmannstraße.
 4. 15.02.2016 **Ebrardstraße**
Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Sonderweg entlang der Nordseite der Ebrardstraße zwischen dem Ilse-Sponsel-Weg und der Schleifmühlstraße und gleichzeitige Zulassung des Radverkehr auf dem parallel zum vorgenannten Weg verlaufenden Gehweg.
 5. 15.02.2016 **Ebrardstraße**
Entfernung der beiden in die Ebrardstraße in Höhe des kreuzenden Ilse-Sponsel-Weges angebrachten positiven Vorfahrtszeichen 306.
 6. 19.02.2016 **Carl-Thiersch-Straße**
Einbeziehung der Carl-Thiersch-Straße zwischen der Artillereistraße und der Allee am Röthelheimpark in die bereits bestehende Tempo 30-Zone.
 7. 19.02.2016 **Konrad-Zuse-Straße**
Entfernung von einem Gefahrzeichen „Arbeitsstelle“ sowie einem Gefahrzeichen „unebene Fahrbahn“ an der Westseite der Konrad-Zuse-Straße in Höhe des Anwesens Nr. 20.
 8. 22.02.2016 **Neue Straße**
Entfernung einer Wegweisertafel „Parkring Innenstadt“ in der Neuen Straße in Fahrtrichtung Martin-Luther-Platz und ersatzweise Anbringung einer Wegweisung zum Parkplatz Altstadt.
 9. 23.02.2016 **Frauenweiherstraße**
Ergänzende Beschilderung einer absoluten Haltverbotszone auf dem Wendepunkt Frauenweiherstraße.
 10. 23.02.2016 **Nägelsbachstraße/Zufahrt städt. Parkplatz Güterbahnhofstraße**
Erlass eines absoluten Haltverbots an der Südseite der Zufahrt zum städt. Parkplatz Güterbahnhofstraße auf einer Länge von rd. 30 Metern.
 11. 29.02.2016 **Nördliche Stadtmauerstraße**
Auflassung eines allgemeinen Behindertenparkplatzes an der Nordseite der Nördlichen Stadtmauerstraße, westl. der Einmündung Bayreuther Straße.
 12. 29.02.2016 **Jägerstraße**
Auflassung des personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Südseite der Jägerstraße unmittelbar vor der Einmündung Bergstraße.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

TOP 12.3

32-1/037/2016

Anfrage aus der Sitzung des UVPA am 26.1.2016; Abschleppen von markierten Rädern am Bahnhof

In der Sitzung des UVPA am 26.1.2016 wurde von Frau StRin Traub-Eichhorn angefragt, warum die markierten Fahrräder im Bereich der städtischen Flächen am Bahnhof noch nicht entfernt wurden.

Der Fachbereich weist darauf hin, dass trotz der angespannten personellen Situation Anfang November 2015 insgesamt 61 defekte bzw. nicht benutzte Fahrräder markiert wurden. Nach Mitteilung der GGFA, die im Auftrag der Stadt Erlangen tätig wird, wurden am 16.2.2016 insgesamt 38 Räder entfernt. Diese werden derzeit im Parkhaus Innenstadt gelagert. Folglich wurden nach der Kennzeichnung 23 Räder bewegt bzw. von den Eigentümern aus der Abstellanlage entfernt.

Die entfernten und nicht von den Eigentümern abgeholt Räder werden nach einer Aufbewahrungszeit von 6 Monaten je nach Zustand entweder verschrottet bzw. öffentlich versteigert.

Als Anlage sind 2 Bilder vom 22.2.2016 beigelegt. Obwohl die Abschleppaktion erst 6 Tage zuvor stattgefunden hat, ist kaum ein Unterschied zur früheren Situation erkennbar. Leider wurden die abgestellten Räder vor der Abschleppaktion nicht bildlich festgehalten. Der frühere Zustand dürfte jedoch vielen Ausschussmitgliedern bekannt sein.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Bußmann wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Bußmann wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 12.4

613/084/2016

Autofreie Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern; SPD-Fraktionsantrag 045/2015 - aktueller Sachstand

Mit den Beschlüssen 613/054/2015 und 613/072/2015 besteht der Handlungsauftrag seitens des Stadtrates an die Verwaltung, Maßnahmen zur Förderung eines umweltschonenden Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen, insbesondere im Hinblick auf den Weg von und zu Kindertagesstätten und Schulen in Erlangen, zu entwickeln.

Hierzu fand am 26.01.2016 ein referatsübergreifender Auftaktermin statt, bei welchem Projektbeispiele aus anderen Städten zur autofreien schulischen Mobilität vorgestellt wurden und erste Projektideen für eine Umsetzung an Erlanger Schulen und Kindertagesstätten diskutiert wurden (Präsentation liegt als Anlage bei).

Im weiteren Verlauf sollen zunächst die Handlungsfelder und Projektideen konkretisiert werden, ehe Modellprojekte an ausgewählten Schulen umgesetzt werden.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 12.5

VI/062/2016

Stand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich UVPA auf. Sie enthält die Informationen der Referats- und Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 12.6

PET/005/2016

Zwischenbericht zur Entwicklung des Großparkplatzes

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 vom 13.05.2014 und 16.06.2015 beauftragt die jeweils nächsten Planungsschritte zur Machbarkeit der städtebaulichen Entwicklung des Großparkplatzes durchzuführen.

Stadtrats-Workshop vom 14.11.2015

Am 14.11.2015 fand ein extern moderierter Workshop mit Stadträten statt. In einem intensiven Prozess wurden stadträumliche und funktionale Anforderungen an eine Entwicklung des Großparkplatzes hinzu einem neuen Stadtquartier – der „**Regnitzstadt**“ – erarbeitet und näher definiert. Diese Rahmenbedingungen wurden in Arbeitsmodellen und skizzenhaften Plänen graphisch dargestellt und in formulierten Planungsaspekten schriftlich festgehalten (siehe Anlage).

Formulierte Planungsaspekte für die Regnitzstadt

- Verbindung Ost und West
- Inszenierter Stadteingang
- Attraktive Niveauübergänge
- Hierarchie der Orte
- Raumsequenz zur Regnitzaue
- Übersicht und Orientierung
- [Multifunktionale] Grün- und Freiräume
- Individuelle Raumordnung
- Neue Stadtbausteine für die Gesamtstadt
- Strukturierte Stadtkante zur Autobahn
- Kreative Freiheit
- Flexibilität
- Sortierte Nutzung
- Autofreier Stadtteil (Parken unter der Erde)
- Erhalt der bestehenden Stellplatzanzahl und Neuschaffung entsprechend Planung
- Einfach integrierbarer Lärmschutz (Nutzungsverteilung und Gebäudeplanung)

Die dokumentierten Planungsaspekte werden als Bestandteil des weiteren Planungsprozess eingebunden.

Weiteres Vorgehen

Zur weiteren Verifizierung der Entwicklungsmöglichkeiten des Großparkplatzes soll 2016 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt werden. Die oben genannten Planungsaspekte werden in der Auslobung berücksichtigt und in die Aufgabenstellung einfließen. Ebenso werden Planungs- und Nutzungssynergien zwischen der Entwicklung des Großparkplatzes und einer möglichen Landesgartenschau in Erlangen („Grüne Infrastruktur“) wesentlicher Bestandteil werden.

Die für die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs benötigten Haushaltsmittel sind in Haushalt 2016 vorgesehen.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet die Verwaltung in den formulierten Planungsaspekten für die Regnitzstadt die „Reaktion auf den Klimawandel“ mit aufzuführen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet die Verwaltung in den formulierten Planungsaspekten für die Regnitzstadt die „Reaktion auf den Klimawandel“ mit aufzuführen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 13

31/092/2015

Naherholung u. Naturschutz im Wald stärken sowie Antrag auf Ergänzung der Naturschutzgebietsverordnung Brucker Lache; Antrag der SPD-Fraktion v. 23.09.2014 (Nr. 134/2014) u. gem. Antrag der Grünen-Liste u. der SPD-Fraktion v. 03.03.2015 (Nr. 35/2015)

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 13.10.2015 die Verwaltungsvorlage zu den im Betreff genannten Fraktionsanträgen beschlossen und dem Vorschlag von Herrn Stadtrat Dr. Richter zugestimmt, eine Änderung der Naturschutzgebietsverordnung für die „Brucker Lache“ (Antrag Nr. 35/2015) weiterzuverfolgen (s. hierzu Protokollvermerk in der Anlage).

Der Oberbürgermeister hat mit Schreiben vom 27.10.2015 die Regierung von Mittelfranken (welche zuständig für die Änderung der Schutzgebietsverordnung ist) ersucht, das Verbot der Waldbewirtschaftung in der Zeit vom 01.03. und 30.09. eines Jahres zu verfügen und die Schutzgebietsverordnung um den Passus „Das Einbringen nichtheimischer und standortfremder Baumarten ist nicht zulässig“ zu ergänzen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat mit Schreiben vom 23.11.2015 mitgeteilt, dass die Waldbewirtschaftung nach dem Prinzip einer naturnahen Forstwirtschaft durch den Forstbetrieb Nürnberg wahrgenommen wird und die Wälder demzufolge unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange auf ganzer Fläche bewirtschaftet werden. Die Regierung von Mittelfranken hält insofern die in der Naturschutzgebietsverordnung bestehenden Regelungen für völlig ausreichend und

sieht keinen Handlungsbedarf für eine Verordnungsänderung im Sinne der naturschutzrechtlichen Vorgaben.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 14

30-R/041/2016

**Wiederverwendung von Elektrogeräten, nicht nur von "weißer Ware",
Fraktionsantrag Nr. 006/2016 der Erlanger Linken vom 29.01.2016**

Der oben genannte Fraktionsantrag bezieht sich auf eine Praxis des Zweckverbands Abfallwirtschaft (ZVA), bestimmte Elektrogeräte zur Abholung durch soziale Einrichtungen bereitzuhalten. Die Erlanger Linke beantragt, die Praxis des ZVA dahingehend zu ändern, dass die Beschränkung auf sogenannte weiße Ware entfällt und dass die Abholung durch Jedermann zugelassen wird. Angelegenheiten des Zweckverbands werden zuständigkeitshalber nicht im Stadtrat der Stadt Erlangen, sondern in der Verbandsversammlung beschlossen. Deshalb ist der Antrag dahingehend auszulegen, dass die von der Stadt Erlangen entsandten Verbandsräte zu einem entsprechenden Abstimmungsverhalten in der Verbandsversammlung angehalten werden sollen.

Der ZVA hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass die beantragte Vorgehensweise nicht mit vorhandenem Personal und Räumlichkeiten zu leisten ist. Deshalb soll die Kooperation mit sozialen Einrichtungen intensiviert werden, ggf. nach dem Vorbild der Nürnberger „Gebrauchthallen“.

1. Derzeitige Vorgehensweise des Zweckverbands Abfallwirtschaft

In Umsetzung eines Grundsatzbeschlusses der Verbandsversammlung des ZVA vom 25.03.2015 unterhält der ZVA seit Juli 2015 auf dem Gelände der Umladestation am Erlanger Hafen eine Sammelstelle für noch funktionsfähige Elektro-Großgeräte, die dort von Bürgern aus Stadt und Landkreis nicht als Abfall, sondern zur Weiterverwendung abgegeben wurden.

Die Geräte werden regelmäßig von Mitarbeitern von sozialen Einrichtungen abgeholt und in deren Sozialkaufhäusern an Bedürftige zu einem günstigen Preis abgegeben.

Die Gründe für diese Kooperation mit sozialen Einrichtungen anstatt einer „Elektroschrottbörse“ für Jedermann waren neben den unter Ziffer 2 beschriebenen rechtlichen Bedenken folgende:

- Möglichkeit einer effektiven Kontrolle, ob die Geräte tatsächlich weitergenutzt werden, so dass das Ziel der Abfallvermeidung erreicht wird;
- Förderung sozialer Zwecke;
- außerdem lässt sich diese Lösung mit geringem finanziellen Aufwand und dem geringen Platzangebot auf dem Gelände der Umladestation verwirklichen.

Bedauerlicherweise verläuft die Sammlung jedoch in der Praxis eher zögerlich, die Bürger entsorgen ihre Elektrogroßgeräte eher auf der Umladestation als Abfall (vgl. die Mitteilung zur Kenntnis in der Verbandsversammlung am 03.12.2015).

2. Rechtliche Einschätzung

Die E-Mail des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz bestätigt dem Grunde nach die bisherige Rechtsauffassung der Verwaltung: Elektrogeräte, die als Abfall auf der Umladestation entsorgt wurden, dürfen nicht entnommen werden. Zulässig ist es hingegen, dass Bürger ihre funktionsfähigen Elektrogeräte anderen zur Weiternutzung zur Verfügung stellen. Die Verwaltung war auch bisher schon der Ansicht, dass der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger (örE) Räume oder Behälter zur Verfügung stellen darf, in denen die zur Weiternutzung bestimmten Geräte zur Verfügung gestellt werden dürfen.

Die Verwaltung hat jedoch bisher angenommen, dass der örE verpflichtet sei, zu kontrollieren, ob die Geräte tatsächlich funktionsfähig sind und ob sie auch tatsächlich weiterverwendet (und nicht etwa ausgeschlachtet) werden. Der E-Mail des Staatsministeriums ist nunmehr zu entnehmen, dass eine solche Pflicht zur Kontrolle nicht gesehen wird. Damit wäre die beantragte Vorgehensweise aus rechtlicher Sicht möglich.

3. Empfohlene Vorgehensweise

Die Weitergabe von Elektrogeräten jeglicher Art an Jedermann würde den ZVA vor völlig andere Herausforderungen stellen als die bisherige Praxis:

- Sinn und Zweck der Weitergabe der Geräte wäre es, funktionsfähige Geräte zur Weiternutzung zur Verfügung zu stellen (siehe oben). Nur unter dieser Voraussetzung ist eine „Elektrogerätebörse“ rechtlich zulässig und im Hinblick auf die abfallwirtschaftliche Zielhierarchie sinnvoll. Das würde jedoch bedeuten, dass die Geräte nicht etwa in einen Container geworfen werden dürfen, sondern vielmehr so aufbewahrt werden müssen, dass ihre Funktionsfähigkeit erhalten bleibt. Außerdem muss es für den interessierten Bürger möglich sein, das Gerät, das er benötigt, gezielt zu suchen und zu finden. Das würde es jedoch erforderlich machen, dass die Geräte geordnet in Regalen aufbewahrt werden. Der dafür nötige Platz ist aber auf dem Gelände der Umladestation nicht vorhanden. Es müsste eine Anmietung an anderer Stelle erfolgen.
- Ein einigermaßen geordnetes Aufbewahren der Geräte ist ohne zusätzliches Personal nicht machbar. Der ZVA schätzt, dass zwei zusätzliche Mitarbeiter mit einem Stundensatz von ca. 35 EUR während der Öffnungszeiten erforderlich wären.
- Die Erfahrung zeigt, dass gebrauchte Elektro- und Elektronikgeräte nicht nur bei Recyclingbegeisterten, sondern auch im kriminellen Milieu großes Interesse wecken. So wurde beispielsweise erst im Dezember letzten Jahres eine Bande durch die Polizei festgenommen, die sich regelmäßig auf das Gelände der Umladestation des ZVA Zutritt verschafft hatte, um dort Autobatterien, Laptops und Fernseher zu entwenden. Am Nürnberger Wertstoffhof wurde im Jahr 2006 die kostenlose Mitnahme von Elektrogeräten beendet, da es zu erheblichen Problemen im Betriebsablauf gekommen war. Es gab zahlreiche Beschwerden von Bürgern, die beim Anliefern von Interessenten bedrängt wurden, ihre Autos wurden beschädigt und es wurden Gegenstände aus den geöffneten Anlieferfahrzeugen gestohlen.

- Eine kostenlose Weitergabe suggeriert eine gewisse Wertlosigkeit der Ware. Die Versuchung liegt nahe, das Gerät zunächst mitzunehmen und es anschließend doch wegzuworfen – womöglich in nicht sachgemäßer Weise.

In Nürnberg werden gebrauchte Elektrogeräte in der „Gebrauchtwarenhalle“ zur Verfügung gestellt, die vom Bayerischen Roten Kreuz betrieben wird. Um das zuletzt genannte Problem zu vermeiden, werden die Geräte dort gegen ein geringes Entgelt verkauft.

Gewährleistungsprobleme werden durch Austausch gegen ein vergleichbares Gerät gelöst. Eine solche Lösung ist aber für den ZVA schwer umsetzbar, da es an dem erforderlichen Verkaufspersonal und an den Räumlichkeiten fehlt. Außerdem wäre eine solche Tätigkeit gewerblicher Art und würde zur Steuerpflicht führen.

Die Aufwendungen dafür könnten nicht über öffentlich-rechtliche Gebühren finanziert werden, weil sie außerhalb des abfall- und satzungsrechtlichen Auftrags des ZVA stehen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es erfolgsversprechender, die Kooperation mit sozialen Einrichtungen zu vertiefen. Es besteht nach Angaben des ZVA bei einer sozialen Einrichtung die Bereitschaft, über die weiße Ware hinaus auch andere Geräte abzunehmen. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob nach dem Nürnberger Vorbild der Betrieb einer „Gebrauchtwarenhalle“ durch einen freien Träger möglich wäre.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Herr Pöhlmann stellt den Antrag, dass Bürger nach einer formlosen Anmeldung am Hafen die Möglichkeit haben, bis zur Neueinrichtung alte Geräte mitzunehmen.

Dieser Antrag wird im UVPA mit **1 : 13 Stimmen** abgelehnt.

Dieser Antrag wird im UVPB mit **0 : 5 Stimmen** abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

- I. Die Verbandsräte der Stadt Erlangen im Zweckverband Abfallwirtschaft sollen in der

Verbandsversammlung für eine Ausweitung der Kooperation mit sozialen Einrichtungen über den Bereich der weißen Ware hinaus stimmen.

- II. Die Stadt Erlangen wird über den Oberbürgermeister, der zugleich Vorsitzender des Zweckverbandes Abfallwirtschaft ist, einen entsprechenden Antrag in die Verbandsversammlung des ZVA einbringen.
- III. Der Fraktionsantrag der Erlanger Linken vom 29.01.2016 (Nr. 006/2016) ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Pöhlmann stellt den Antrag, dass Bürger nach einer formlosen Anmeldung am Hafen die Möglichkeit haben, bis zur Neueinrichtung alte Geräte mitzunehmen.

Dieser Antrag wird im UVPA mit **1 : 13 Stimmen** abgelehnt.

Dieser Antrag wird im UVPB mit **0 : 5 Stimmen** abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

- IV. Die Verbandsräte der Stadt Erlangen im Zweckverband Abfallwirtschaft sollen in der Verbandsversammlung für eine Ausweitung der Kooperation mit sozialen Einrichtungen über den Bereich der weißen Ware hinaus stimmen.
- V. Die Stadt Erlangen wird über den Oberbürgermeister, der zugleich Vorsitzender des Zweckverbandes Abfallwirtschaft ist, einen entsprechenden Antrag in die Verbandsversammlung des ZVA einbringen.
- VI. Der Fraktionsantrag der Erlanger Linken vom 29.01.2016 (Nr. 006/2016) ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 15

32-1/035/2016

**Markierung von weißen Randstreifen bei unbeleuchteten Radwegen;
Antrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste Nummer 233/2015 vom 3.12.2015**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Erhöhung der Verkehrssicherheit an gefährlichen Stellen von unbeleuchteten Radwegen.
Maßvoller Einsatz der vorhandenen Ressourcen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Markierung von weißen Randstreifen an gefährlichen Stellen auf unbeleuchteten Radwegen nach Festlegung durch die Arbeitsgruppe Radverkehr.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Fraktionsantrag Nummer 233/2015 (vgl. Anlage) weist die Fraktion Grüne Liste darauf hin, dass bei Dunkelheit der Verlauf eines unbeleuchteten Radwegs vor allem beim schlechten Wetter selbst mit regelkonformer Fahrradbeleuchtung nur schlecht zu erkennen ist und beantragt, unbeleuchtete Radwege zur Steigerung der Sicherheit mit weißen Randstreifen zu markieren. Bezüglich vollständiger Begründung wird auf den als Anlage beigefügten Antrag hingewiesen.

Bei den beantragten Randstreifenmarkierungen handelt es sich rechtlich um eine Fahrbahnbegrenzung, die ein Verkehrszeichen im Sinne der StVO darstellt (VZ 295 StVO). Die Zulässigkeit einer solchen Markierung ist unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO zu prüfen. Danach sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Eine zwingende Notwendigkeit, alle unbeleuchteten Radwege mit einer "Randstreifenmarkierung" zu versehen, kann seitens der Verwaltung und Polizei nicht festgestellt werden.

Sowohl die Verwaltung als auch die Polizei vertreten die Auffassung, dass die beantragten Markierungen sicherlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würden. Die Polizei stuft das Aufbringen der Randmarkierungen auf allen unbeleuchteten Radwegen als überzogen und nicht zielführend ein. Es erscheint sinnvoll, relevante Örtlichkeiten (z. B. bei besonders verwinkelten Verkehrsführungen oder Engstellen; schlecht einsehbarer Randbebauung oder dichtem Unterholz, welches bis unmittelbar an die Fahrbahnränder reicht, etc.) - insofern sie konkret benannt werden oder bereits einschlägige Beschwerden vorliegen - im Rahmen von Einzelfallprüfungen (ggf. mit Ortsterminen) zu überprüfen.

Nach Mitteilung des Tiefbauamts wurde anhand der Bestandsverzeichnisse und des städtischen Fahrradstadtplans der Umfang der unbeleuchteten Radwege ermittelt. Demnach sind 23 Radwege bzw. Abschnitte mit einer Gesamtlänge von ca. 16 km vorhanden, für die Randstreifenmarkierungen aufzubringen wären. Nach Erfahrungswerten ist damit ein erstmaliger Investitionsaufwand von ca. 130.000,- Euro verbunden. Mittel in diesem Umfang sind maßnahmenspezifisch bis dato im Haushalt nicht vorhanden, so dass eine Finanzierung ausschließlich bei Reduzierung von anderweitigen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs mittels der IP-Nr. 541,841 "Radwegenetz" und IP-Nr. 541,8411 "Infrastruktur Radverkehr" erfolgen könnte. Des Weiteren weist das Tiefbauamt darauf hin, dass derartige Markierungen binnen 4 - 5 Jahren der Erneuerung bedürfen. Mit den derzeit begrenzt vorhandenen Budgetmitteln als auch Personalressourcen kann diesem Bedarf jedoch nicht nachgekommen werden.

Resümee

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die beantragten Randmarkierungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr beitragen würden. Eine zwingende Notwendigkeit pauschal alle unbeleuchteten Radwege zu markieren kann jedoch nicht attestiert werden. Das Markieren von gefährlichen Stellen wird von der Verwaltung und Polizei als sinnvoll und erforderlich gehalten. Die Festlegung der gefährlichen Stellen wird die Arbeitsgruppe Radverkehr als fachlich kompetentes Gremium zeitnah vornehmen. Im Zuge des Abwägungsprozesses sind bei der Festlegung sowohl die Sicherheitsaspekte aber auch ein maßvoller Einsatz der vorhandenen Ressourcen zu berücksichtigen.

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 bei Amt 66 nicht vorhanden

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann fordert ein Ergebnis mit einem möglichen Verfahrensvorschlag aus der AG Rad vor den Haushaltsberatungen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Eine Markierung von weißen Randstreifen an unbeleuchteten Radwegen hat ausschließlich an gefährlichen Stellen, die von der Arbeitsgruppe Radverkehr in den nächsten Sitzungen festgelegt werden, zu erfolgen.

Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 233/2015 vom 03.12.2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann fordert ein Ergebnis mit einem möglichen Verfahrensvorschlag aus der AG Rad vor den Haushaltsberatungen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Eine Markierung von weißen Randstreifen an unbeleuchteten Radwegen hat ausschließlich an gefährlichen Stellen, die von der Arbeitsgruppe Radverkehr in den nächsten Sitzungen festgelegt werden, zu erfolgen.

Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 233/2015 vom 03.12.2015 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 16

32-1/036/2016

Antrag aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet "Gesamtstadt" am 25.11.2015;

Einbau von Bodenschwellen / versetzten Schranken auf dem abschüssigen Friesenweg zur Verringerung der Geschwindigkeiten des Radverkehrs

In der Bürgerversammlung (BV) für das Versammlungsgebiet "Gesamtstadt" am 25.11.2015 wurde aus der Bürgerschaft über einen Unfall zwischen einem Radfahrer und einem Kfz. an der Kreuzung Friesenweg/Neumühlsteg/Bayernstraße berichtet. Die Bürger wurden informiert, dass die Baumaßnahme noch nicht abgeschlossen ist, eine Bevorrechtigung der Radwegachse Friesenweg/Neumühlsteg nach dem Erlanger Standardmodell jedoch vorgesehen ist. Dies halten die Bürger für besonders gefährlich und bitten Vorrichtungen - z. B. Bodenschwellen bzw. versetzte Schranken - auf dem abschüssigen Friesenweg einzubauen, um so die Geschwindigkeit des Radverkehrs zum Schutz vor Unfällen zu verringern. Der Antrag auf Einbau von Bodenschwellen bzw. versetzten Schranken wurde mit Mehrheit der anwesenden Bürger angenommen (vgl. Anlage 1 Auszug aus der Niederschrift zur Bürgerversammlung).

In der Sitzung des UVPA am 23.2.2016 wurden die Ausschussmitglieder mit einer Mitteilung zur Kenntnis (vgl. Anlage 2) darüber informiert, dass sich ein Bürger an die Regierung von Mittelfranken gewendet und diese gebeten hat, die Zulässigkeit der geplanten Maßnahme mit Änderung der Vorfahrtsregelung zu prüfen. Eine Beschlussfassung über den Antrag aus der Bürgerversammlung sollte nach Abschluss des Verfahrens bei der Regierung von Mittelfranken erfolgen.

Mit E-Mail vom 19.2.2016 hat die Regierung von Mittelfranken den Beschwerdeführer darüber informiert, dass die geplante Maßnahme im Kreuzungsbereich Neumühlsteg, Bayernstraße und Friesenweg mit Änderung der Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Radwegachse Neumühlsteg/Friesenweg und Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs durch Einrichtung eines Fußgängerüberweges keinen Anlass für ein aufsichtliches Einschreiten gegen die Stadt Erlangen gibt.

Insbesondere hat die Regierung darauf hingewiesen, dass durch den bereits erfolgten Umbau der Kreuzung der wartepflichtige Kfz.-Verkehr aus beiden Richtungen ausreichende Sichtweiten in den Friesenweg und Neumühlsteg hat (vgl. Anlage 3 Sichten Friesenweg).

Einbau von Bodenschwellen

Der Einbau von Bodenschwellen ist rechtlich unzulässig und würde ein erhebliches Gefahrenpotential für den Radverkehr darstellen.

Einbau von versetzten Schranken

Mit der Bevorrechtigung der Radwegachse Neumühlsteg/Friesenweg nach dem Erlanger Standardmodell soll die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden und ein zügiges Vorwärtskommen gefördert werden. Der Einbau von versetzten Schranken würde diesem Bestreben entgegen wirken. Zudem wäre zu erwarten, dass die Radfahrer zur Umfahrung der Schranken dann auf den Gehweg ausweichen würden, so dass auch im Gehwegbereich

Schranken eingebaut werden müssten.

Zur Verbesserung der Leichtigkeit des Radverkehrs wurden in den letzten Jahren im Stadtgebiet die meisten versetzten Schranken zurück gebaut. Dies erfolgte auch im Interesse der Radfahrer mit Kinderanhängern. Würde man dem Wunsch der Bürger entsprechen, so müssten die versetzten Schranken so weit auseinander gebaut werden, dass ein Durchkommen für Räder mit Anhängern gewährleistet ist. Für Radfahrer ohne Anhänger wäre das Passieren dann ohne eine besondere Geschwindigkeitsreduzierung unproblematisch.

Resümee

Sowohl die Verwaltung als auch die Polizei vertreten die Auffassung, dass sich die Situation im Kreuzungsbereich Neumühlsteg/Bayernstraße/Friesenweg mit Montage der Beschilderung sowie Markierung des Radwegteils sowie des Fußgängerüberwegs mit entsprechender Beleuchtung einspielen wird und keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten sind. Unabhängig von dieser Einschätzung wird der Bereich sowohl von der Polizei als auch der Verwaltung regelmäßig beobachtet, um bei Bedarf unverzüglich tätig zu werden.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Antrag auf Einbau von Bodenschwellen/versetzten Schranken auf dem abschüssigen Friesenweg ist nicht weiter zu verfolgen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 25.11.2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Antrag auf Einbau von Bodenschwellen/versetzten Schranken auf dem abschüssigen Friesenweg ist nicht weiter zu verfolgen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 25.11.2015 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 17

32-1/038/2016

**Einführung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im Straßenzug Friedrich- und Luitpoldstraße;
Ausweisen des Bereichs südlich Henkestraße bis zur Werner-von-Siemens-Straße als Tempo 30-Zone;**

Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 222/2015

Einführung Rechts-vor-Links-Regelung

Rechtslage

Nach § 45 Abs. 1 c Satz 4 StVO muss an Kreuzungen und Einmündungen innerhalb einer Tempo 30-Zone grundsätzlich die Vorfahrtsregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 StVO ("rechts vor links") gelten. Nach der Verwaltungsvorschrift zu § 45 StVO kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 StVO (Vorfahrt) angeordnet werden, wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs erfordern.

Nach Ziffer II der Verwaltungsvorschrift zu § 8 StVO soll die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht. Unter diesem Gesichtspunkt sollte, wenn möglich, die Entscheidung darüber getroffen werden, ob an Kreuzungen der Grundsatz "Rechts vor Links" gelten soll oder eine Regelung durch Verkehrszeichen vorzuziehen ist und welche Straße dann die Vorfahrt erhalten soll.

Nach Ziffer II/1 VwV-StVO zu § 8 StVO soll im Verlauf einer durchgehenden Straße die Regelung stetig sein. Ist eine solche Straße an einer Kreuzung oder Einmündung mit einer Lichtzeichenanlage versehen oder positiv beschildert, so sollte an der nächsten nicht "Rechts vor Links" gelten, wenn nicht der Abstand zwischen den Kreuzungen oder Einmündungen sehr groß ist oder der Charakter der Straße sich von einer Kreuzung oder Einmündung zur anderen grundlegend ändert.

Gegenwärtige Situation

Der betreffende Straßenzug liegt in einer Tempo 30-Zone, in dessen Verlauf folgende verschiedene Vorfahrtsregelungen gelten:

- Kreuzung Friedrichstraße/Kammererstraße/Neustädter Kirchenplatz
Kammererstraße/Neustädter Kirchenplatz als gemeinsamer Geh- und Radweg
vorfahrtsrechtlich untergeordnet (Regelung § 10 StVO)
- Kreuzung Friedrichstraße/Rückertstraße/Weiße Herzstraße
Rückertstraße untergeordnet wegen verkehrsberuhigten Bereich; Weiße Herzstraße
untergeordnet weil Verlassen Fußgängerzone (Regelung § 10 StVO)
- Kreuzung Friedrichstraße/Schuhstraße
Schuhstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per
Beschilderung)
- Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße
Signaltechnisch geregelt; bei Ausfall LSA ist Fahrstraße per Beschilderung (Stoppzeichen)
untergeordnet
- Kreuzung Friedrichstraße/Holzgartenstraße/Bohlenplatz
Holzgartenstraße untergeordnet wegen verkehrsberuhigten Bereichs; Bohlenplatz
untergeordnet wegen Verlassen des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Regelung § 10
StVO)
- Einmündung Friedrichstraße/Raumerstraße
Raumerstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per
Beschilderung)
- Kreuzung Bohlenplatz/Waldstraße/Östliche Stadtmauerstraße
Waldstraße und Östliche Stadtmauerstraße per Beschilderung (Stoppzeichen)
untergeordnet (Regelung per Beschilderung)
- Einmündung Luitpoldstraße/Ohmstraße

Ohmstraße Einbahnstraße Richtung Norden mit gegenläufigen Radverkehr;
Vorfahrtsregelung für Radfahrer aus Ohmstraße Rechts-vor-Links (Regelung nach § 8 StVO)

- Kreuzung Luitpoldstraße/Stubenlohstraße/Bismarckstraße
Rechts-vor-Links-Regelung (Regelung nach § 8 StVO)
- Einmündung Luitpoldstraße/"kleine" Werner-von-Siemens-Straße
"kleine" Werner-von-Siemens-Straße per Beschilderung (Vorfahrt gewähren!)
untergeordnet (Regelung per Beschilderung)

Anhörverfahren

Im Zuge des Anhörverfahrens wurden die Polizei, die Abteilung Verkehrsplanung sowie das Tiefbauamt um Stellungnahme gebeten.

Die Polizei weist darauf hin, dass in Tempo 30-Zonen grundsätzlich Rechts-vor-Links gelten sollte. Um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten müssen jedoch auch die Umstände des Einzelfalls, d. h. der jeweiligen Kreuzungsbereiche und Straßenabschnitte gewürdigt werden.

Nach Einschätzung der Polizei könnte es auch für die Verkehrsteilnehmer schwierig werden, die Regelung von Kreuzungen richtig einzustufen, wenn diese **unmittelbar nach der LZA Friedrichstraße / Fahrstraße** folgen. Nach dem Passieren der LZA folgt mit der Holzgartenstraße eine Einmündung aus einem verkehrsberuhigten Bereich. Folglich wären dort die von rechts Kommenden wartepflichtig. An den nächsten beiden Kreuzungen (Raumerstraße sowie Waldstraße / Östliche Stadtmauerstraße) hätte man (nach einer Vorfahrtsänderung) dann wieder rechts-vor-links zu beachten.

Aktuell ist die Friedrichstraße gegenüber der **Waldstraße / Östlichen Stadtmauerstraße** mittels dortiger Stoppschilder (VZ 206) bevorrechtigt. Trotz dieser Regelungslage befand sich diese Kreuzung in den Jahren 2007, 2012 und 2013 unter den hiesigen Unfallhäufungsstellen (UHS). Eine weitere UHS im tangierten Bereich stellte im Jahr 2011 die Kreuzung **Friedrichstraße / Fahrstraße** dar. Bei allen vier Unfällen des relevanten Typs 3 (Einbiegen-/ Kreuzenunfall) war die LZA wegen einer damaligen Baustelle außer Betrieb. Zu diesen Zeitpunkten hätten die Verkehrsteilnehmer die vorhandenen Vorfahrtszeichen zu beachten gehabt. Auch dies kann als Hinweis dafür gewertet werden, dass eine reine Regelung mittels Schildern oder gar rechts-vor-links an dieser Örtlichkeit womöglich nicht ausreicht.

Weiterhin zu bedenken sind die vorhandenen Bestrebungen, die **Kammererstraße und die Holzgartenstraße** als Fahrradachse künftig bevorrechtigt zu regeln. Hiermit wären an diesen Stellen der Umsetzung des Grundgedankens einer einheitlichen Rechts-vor-links-Regelung ebenfalls praktische Grenzen gesetzt.

Zusammenfassend sieht die Polizei die Grundidee, die Vorfahrtsregelung in der gesamten Tempo 30-Zone zu vereinheitlichen, nachvollziehbar. Gerade im Verlauf der Friedrichstraße bzw. deren Verlängerung liegen jedoch diverse Umstände vor, die eine Abweichung der dort angestrebten Rechts-vor-Links-Regel begründen. Aus polizeilicher Sicht genießt die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer – insbesondere der gefährdeten Radfahrer – oberste Priorität. Die bisherige Regelungslage hat sich auch nach Einschätzung der Polizei bewährt, weshalb die gegenwärtige Vorfahrtsregelung beibehalten werden sollte.

Aus fachlicher Sicht unterstützt die Abteilung Verkehrsplanung grundsätzlich die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung im Straßenzug Friedrichstraße zwischen Kammererstraße und Östliche Stadtmauerstraße. Bei Betrachtung der verkehrlichen Funktion des Straßenzuges Friedrichstraße zwischen Goethe- und Bismarckstraße ist festzustellen, dass die Achse zwar eine Verbindungsfunktion in West-/Ost-Richtung darstellt, eine gebündelte und bevorrechtigte Führung des Kfz.-Verkehrs jedoch aufgrund des städtebaulichen Umfelds (Wohn- und

Einzelhandelsnutzung) und der geringen Kfz-Verkehrsbelastung nicht erstrebenswert und nicht notwendig ist.

Buslinienverkehr ist in der Friedrichstraße nicht vorhanden, vielmehr jedoch in den die Friedrichstraße kreuzenden Achsen Schuh- und Fahrstraße. Der Knotenpunkt Friedrichstraße/Fahrstraße ist signalisiert, so dass Busse der Linien 284, 294 und 285 bevorzugt werden können. Am Knotenpunkt Friedrichstraße/Schuhstraße sind die Busse aus der Schuhstraße per Verkehrszeichen "Halt. Vorfahrt gewähren." (VZ 206 StVO) untergeordnet. Ein Aspekt, der dem Ansinnen der Förderung und konsequenten Bevorzugung des ÖPNV in Erlangen deutlich widerspricht. Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung an letztgenanntem Knotenpunkt würden die Busse gegenüber dem Kfz.-Verkehr in der Friedrichstraße bevorzugt. Die Abteilung Verkehrsplanung weist darauf hin, dass es sich beim Straßenzug Friedrichstraße aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage des ansässigen Einzelhandels sowie der dichten Wohnbebauung um einen vom Rad- und Fußverkehr stark frequentierten Bereich mit hohem Querungsbedarf der Straße handelt. Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung sind eine Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz.-Verkehr und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Die Vorfahrtsregelung entlang des Straßenzuges Friedrichstraße ist nicht stetig. Die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung würde zur Verstetigung beitragen.

Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Friedrichstraße/Fahrstraße ist verkehrlich nicht notwendig. Rechtlich ist sie unter Bestandschutz einzustufen. Sobald Erneuerungsbedarf an der Anlage entsteht, der den Einsatz von Haushaltsmitteln erfordert, plädiert die Verkehrsplanung für einen Rückbau mit ersatzweisen baulichen Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Bevorzugung des Buslinienverkehrs in der Fahrstraße.

Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung und damit verbunden einer Änderung der Vorfahrtsberechtigung im Straßenzug Friedrichstraße können hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematische Situationen entstehen. Bauliche Eingriffe zur Verdeutlichung von rechts-vor-links und damit der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Verkehrssicherheit werden daher als notwendig erachtet.

Zusammenfassend befürwortet die Abteilung Verkehrsplanung die Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung im Straßenzug Friedrichstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verstetigung der Verkehrsregelung sowie zur Förderung und Beschleunigung des ÖPNV.

Resümee

Die Verwaltung und Polizei vertreten die Auffassung, dass nach den maßgeblichen Vorschriften (vgl. Rechtslage) in Tempo 30-Zonen grundsätzlich die Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links gelten sollte. Bei der Entscheidung zur Vorfahrtsregelung in diesem "kritischen" Bereich muss jedoch der Aspekt der Verkehrssicherheit höchste Priorität haben. Deshalb wird seitens der Verwaltung eine genaue Untersuchung der jeweiligen Knotenpunkte als zwingend erforderlich erachtet. Informativ wird darauf hingewiesen, dass mit Einführung der Tempo 30-Zone Altstadt im Jahr 1993 in der Friedrichstraße die Vorfahrtsregelung "Rechts-vor-Links" eingeführt wurde. Nachdem das Unfallgeschehen speziell an der Kreuzung Friedrich-/Waldstraße sprunghaft angestiegen ist, wurde diese Regelung wieder aufgehoben.

Erweiterung Tempo 30-Zone

Bei der beantragten Erweiterung der Tempo 30-Zone südlich der Henkestraße ist der Bereich innerhalb der Straßenzüge Henkestraße / Werner-von-Siemens-Straße / Nürnberger Straße gemeint.

Rechtslage

Nach § 45 Abs. 1 c StVO hat grundsätzlich in der Tempo 30-Zone die Vorfahrtsregelung "Rechts vor Links" zu gelten. Nach der VwV-StVO zu § 8 soll die Verkehrsregelung an Kreuzungen und Einmündungen so sein, dass es für den Verkehrsteilnehmer möglichst einfach ist, sich richtig zu verhalten. Es dient der Sicherheit, wenn die Regelung dem natürlichen Verhalten des Verkehrsteilnehmers entspricht. An Kreuzungen sollte der Grundsatz "Rechts vor Links" u. a. nur dann gelten, wenn die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben.

Gegenwärtige Situation

Im betreffenden Bereich haben die Schuh- und Sieboldstraße eine andere Funktion (Verbindungsfunktion mit höherer Verkehrsbedeutung) als die übrigen Straßen. Zudem weisen verschiedene Straßen - z. B. Hofmannstraße / Walter-Flex-Straße, Hofmannstraße / Schuhstraße - sehr unterschiedliche Querschnitte auf.

Einschätzung der Polizei sowie der städtischen Fachdienststellen

Aus polizeilicher Sicht bestehen keine Einwände gegen die Einführung der Tempo 30-Zone im betreffenden Bereich, sofern die verkehrsrechtlich angezeigten Rahmenvorgaben eingehalten werden.

Die Abteilung Verkehrsplanung teilt die Auffassung des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes, dass vor Einführung einer Tempo 30-Zone bauliche Anpassungsmaßnahmen an den o. g. Kreuzungen, Einmündungen und Streckenabschnitten notwendig sind (u. a. Anpassung der Straßenquerschnitte, Umbaumaßnahmen in der Schuh- und Sieboldstraße). Die Abteilung Verkehrsplanung weist darauf hin, dass die Anpassung der Straßenquerschnitte in Form von punktuellen baulichen Einengungen und vergleichbaren Maßnahmen erfolgen könnte.

Entsprechend eines verkehrlichen Konzeptes im Rahmen der Neuplanung der Mozartstraße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Sieboldstraße hat die Verwaltung dem UVPA bereits ein Konzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in beschriebenem Bereich vorgelegt. Dieses beinhaltet die Herausnahme des Busverkehrs sowie eine Straßenplanung, die auf einer Tempo 30-Zone basiert (vgl. Vorlage 613/147/2013).

Aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage des Bereiches mit Wohn- und Gewerbenutzung und der damit verbundenen hohen Nutzung der Straßenräume durch den Rad- und Fußverkehr sowie des vorgenannten Konzeptes zum Neubau der Mozartstraße sollte aus Sicht der Abteilung Verkehrsplanung auch hier dem Fraktionsantrag gefolgt werden.

Das Tiefbauamt stimmt der Einbeziehung des Bereiches südlich der Henkestraße in die Tempo 30-Zone grundsätzlich zu. Kann aber eine endgültige Beurteilung erst vornehmen, wenn entsprechende Planungen vorliegen. Sollten sich diese nicht nur auf Markierungen und Beschilderungen reduzieren, muss darauf hingewiesen werden, dass bisher keine Mittel für bauliche Maßnahmen zur Verfügung stehen. Das Tiefbauamt weist darauf hin, dass im betreffenden Bereich kein auffälliges Unfallgeschehen vorhanden ist und deshalb ein zwingender Handlungsbedarf nicht erforderlich ist.

Resümee

Sowohl die städtischen Fachdienststellen als auch die Polizei kommen zum Ergebnis, dass der Bereich innerhalb der Straßenzüge Henkestraße / Werner-von-Siemens-Straße / Nürnberger Straße in die Tempo 30-Zone integriert werden sollte. Um die in Tempo 30-Zonen übliche Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links einführen zu können, ist es jedoch zwingend erforderlich, die

Fahrbahnquerschnitte an verschiedenen Stellen anzupassen.

Um einen Tempo 30-Zone-Charakter zu vermitteln, müssen zudem die Schuh- und Sieboldstraße durch Umbaumaßnahmen (Schrägparken o. ä.) so umgestaltet werden, dass der Eindruck einer Verbindungsstraße reduziert und damit auch der Verkehr verringert werden. Die genannten Maßnahmen sind zur Gewährleistung der Sicherheit an den Knotenpunkten sowie zur Einhaltung der dann geltenden Geschwindigkeiten von 30 km/h unabdingbar.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Volleth soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Volleth soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 18

**Bürgerfragestunde gemäß § 37 der Geschäftsordnung;
Fragen zum Thema "Schwabach-Radweg"**

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 19

611/106/2016

**1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 318 der Stadt Erlangen
- Sedanstraße -
hier: Satzungsgutachten/Satzungsbeschluss**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der bisherige Bebauungsplan Nr. 318 entbehrt spezieller Regelungen zur Art der Nutzung, die eine Umsetzung des städtebaulichen Vergnügungsstättenkonzepts ermöglichen. Es ist daher beabsichtigt, ohne den Gebietscharakter des Kerngebiets grundsätzlich zu verändern, das Planungsrecht hinsichtlich der Art der Nutzung auf einen aktuellen Stand zu bringen und das Vergnügungsstättenkonzept umzusetzen. Anlass der Umsetzung dieses Konzepts in verbindliches Planungsrecht ist in diesem Falle die Reaktion auf ein konkretes Ansiedlungsvorhaben eines Diskothekenbetriebs in der Bauhofstraße, das insbesondere nicht mit den Zielen des Vergnügungsstättenkonzepts in Einklang steht.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die als Kerngebiet ausgewiesenen Grundstücke des Bebauungsplans Nr. 318 zwischen der Sedanstraße im Norden, der Nürnberger Straße im Osten, der Bauhofstraße im Süden und der Nägelsbachstraße im Westen und weist eine Fläche von ca. 0,68 ha auf (siehe Anlage 1).

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als gemischte Baufläche mit dem zusätzlichen Planzeichen P Parkhaus/Tiefgarage dargestellt. Das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

d) Rahmenbedingungen

Das Vergnügungsstättenkonzept wurde am 23.07.2015 als sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB vom Erlanger Stadtrat beschlossen und ist bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Das Planungsgebiet ist demnach als ein Teilbereich der Innenstadt definiert, der für eine weitere Ansiedlung von Vergnügungsstätten ungeeignet ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 318 - Sedanstraße - der Stadt Erlangen. Mit diesem 1. Deckblatt soll der Bebauungsplan Nr. 318 - Sedanstraße - ergänzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Verfahrensstand

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 10.11.2015 den Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 318 in der Fassung vom 14.09.2015

gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des Deckblattes zum Bebauungsplan mit Begründung lag in der Zeit vom 04.01.2016 bis einschließlich 05.02.2016 öffentlich aus.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 21.12.2015 von der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB i.V.m. § 4 Abs. 2 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 4 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 4 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 2 behandelt werden.

Da sich hieraus keine Änderungen ergeben, kann das Deckblatt zum Bebauungsplan in der Fassung vom 14.09.2015 unverändert als Satzung beschlossen werden.

Prüfung der Stellungnahmen

Siehe Anlage 2

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
2. Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 318 – Sedanstraße – der Stadt Erlangen mit Begründung in der Fassung vom 14.09.2015 wird unverändert gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
4. Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 318 – Sedanstraße – der Stadt Erlangen mit Begründung in der Fassung vom 14.09.2015 wird unverändert gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 20

613/088/2016

Verkehrssimulation mögliche Drehung Einbahnstraßenrichtung EB Martinsbühler Straße

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Zuge der Umsetzung des Verkehrsprojektes „Deutsche Einheit 8“ und den damit verbundenen Bauarbeiten der DB ProjektBau im Bereich der Martinsbühler Straße musste unterhalb der Eisenbahnbrücke eine Einbahnstraßenregelung angeordnet werden. Basierend auf den Ergebnissen einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung und daran anschließender interner Abstimmungen wurde für die Einbahnstraße die stadtauswärtige Fahrtrichtung festgelegt. Nach erfolgter Einrichtung im Jahr 2015 wurden gegenüber der Verwaltung immer wieder Forderungen geäußert, die Einbahnstraßenrichtung zu drehen. Zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Einbahnstraßendrehung hat die Verwaltung hierzu eine Verkehrssimulation in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im UVPA am 15. März 2016 vorgestellt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Vorgehensweise bei der Verkehrssimulation:

Basierend auf aktuellen Zählergebnissen, welche von der Stadt Erlangen zur Verfügung gestellt wurden, und dem vorhandenen städtischen Verkehrsmodell, wurde die aktuelle Verkehrssituation im Untersuchungsraum (Analyse) simuliert. Diesem Modell kann man für jede Strecke die richtungsbezogene Verkehrsmenge pro 24 Stunden entnehmen (vgl. Anlage 1, S. 8).

Zusätzlich wurde eine Version des Verkehrsmodells für den Planfall erstellt, der eine Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung auf der Martinsbühler Straße beinhaltet. Dabei wurden die gleichen Annahmen wie im Bestand, z. B. bei der Verkehrsmittelwahl, zugrunde gelegt.

Werden die beiden Versionen miteinander verglichen, erhält man für jede Strecke eine entsprechende Differenzbelastung (Analyse minus Planfall; vgl. Anlage 1, S. 10). Negative Werte zeigen, dass auf einer Strecke im Fall einer Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung eine entsprechend höhere Verkehrsbelastung zu erwarten ist.

Die für den Analyse- und den Planfall ermittelten Verkehrsmengen wurden anschließend in ein Simulationsprogramm zur mikroskopischen Verkehrsmodellierung (d. h. Simulation einzelner Fahrzeuge) übernommen, um den Verkehrsfluss genauer zu analysieren. Zusätzlich zu den aktuell verwendeten Signalprogrammen wurden noch Daten aus ergänzenden

Geschwindigkeitsmessungen und Fußgängerzählungen integriert, um die Verkehrsströme an den einzelnen Knotenpunkten möglichst realitätsnah simulieren zu können. Für den Planfall wurden die Signalprogramme entsprechend der veränderten Abbiegebeziehungen angepasst.

Radfahrer sind weder im Analyse- noch im Planfall in der Modellierung enthalten. Eine Berücksichtigung des Radverkehrs in der mikroskopischen Modellierung wäre extrem aufwändig gewesen. Die sich daraus für das Untersuchungsergebnis ergebenden Auswirkungen sind sehr gering, so dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit auf eine entsprechende Berücksichtigung bei der Modellierung verzichtet wurde.

Um den Verkehrsfluss zu den Spitzenstunden an den einzelnen Knotenpunkten bewerten zu können, werden diese anhand der Bewertungskriterien zu den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) klassifiziert. Unter Berücksichtigung der Wartezeiten an einer Kreuzung wird jedem Knotenpunkt eine Qualitätsstufe (A-F) zugeordnet, wobei A bei Knotenpunkten mit ungehindertem Verkehrsfluss und F bei überlasteten Knotenpunkten mit ständig wachsendem Stau entsteht.

Die Bewertungen aller Knotenpunkte des Untersuchungsraums kann der Präsentation des Gutachters entnommen werden (vgl. Anlage 1, S. 12 ff.).

Ergebnisse der Verkehrssimulation:

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es in der morgendlichen Spitzenstunde unabhängig von der Regelung zur Einbahnstraßenrichtung jeweils nur an einem Knotenpunkt Leistungsfähigkeitsprobleme gibt.

Kritischer zu betrachten ist die abendliche Spitzenstunde mit dreimal (Analyse) bzw. viermal (Planfall) Qualitätsstufe F. Auf den ersten Blick kann man darin eine leichte Verschlechterung erkennen, sollte die Einbahnstraßenrichtung umgedreht werden. Da jedoch F die schlechtmöglichste Bewertung ist, müssen auch die Wartezeiten [s] an den jeweiligen Knotenpunkten näher betrachtet werden. Dabei zeigt sich, dass die Wartezeiten im Planfall noch deutlich höher sind als im Bestand und dass sich diese an manchen Knotenpunkten sogar verdoppelt (vgl. Anlage 1, S. 13).

Die Videos, die die Simulation des mikroskopischen Modells zur abendlichen Spitzenstunde zeigen, verdeutlichen insbesondere die Problematik am Martin-Luther-Platz bzw. an den Knotenpunkten Essenbacher Straße / Bayreuther Straße und Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße. In der Analyse fällt dabei lediglich der Rückstau vom Knotenpunkt Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße auf, wobei dieser nicht über den Knotenpunkt Essenbacher Straße / Bayreuther Straße hinausgeht. Im Gegensatz dazu ist dieser Bereich im Planfall komplett überstaut, obwohl bereits die Grünzeiten an der Lichtsignalanlage Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße zu Gunsten der Linksabbieger in die Baiersdorfer Straße angepasst wurden. Der Rückstau reicht bis in die Essenbacher Straße bzw. bis über den Martin-Luther-Platz hinaus in die Neue Straße.

Das Gutachten zeigt, dass bereits im Bestand der Verkehrsfluss eingeschränkt ist, wobei sich dieser bei einer Umdrehung der Einbahnstraßenregelung nochmals erheblich verschlechtern würde. Aus diesem Grund empfiehlt der Gutachter, die bisherige Verkehrsführung beizubehalten und eine Drehung der Einbahnstraßenregelung nicht weiterzuverfolgen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der im Planfall zu erwartende Stau in der Neuen Straße im Hinblick auf Rettungsfahrzeuge mit Ziel Universitätsklinikum als problematisch einzustufen ist. Diese könnten vor ihnen fahrende Fahrzeuge nicht überholen, da die Gegenfahrbahn durch den Stau blockiert ist.

Im dritten Bauabschnitt ist im Wesentlichen vorgesehen, den Verkehr unterhalb der EB Martinsbühler Straße provisorisch über den zu diesem Zeitpunkt hergestellten, nördlichen Teil der Grundwasserwanne zu führen (Kfz-Verkehr inkl. Radfahrer und Fußgänger), um den südlichen Teil bauen zu können. Bei einer Umkehr der Einbahnstraßenregelung ergibt sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Engstelle für den Linksabbieger in der Baiersdorfer Straße in Richtung stadteinwärts (siehe Anlage 2). Es kann daher derzeit nicht garantiert werden kann, dass, im Falle

einer Drehung, das Linksabbiegen von der Baiersdorfer Straße in die Martinsbühler Straße möglich sein wird.

Die ESTW stehen einer Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung im Spätsommer/Herbst kritisch gegenüber, da daraus ein zusätzlicher Fahrplanwechsel resultieren würde. Die Änderung der Verkehrsführung hat starke Auswirkungen auf den Fahrplan und die allgemeinen Betriebsabläufe, sodass im Fall der Einbahnstraßendrehung erheblicher Planungs- und Organisationsaufwand entstünde. Die Übernahme der aus der Planung und Umsetzung resultierenden Kosten müsste ebenso geklärt werden, wie die vorhandenen Personalkapazitäten. Im Rahmen des jährlichen Fahrplanwechsels im Dezember könnte die Umdrehung aus Sicht der ESTW leichter realisiert werden, auch wenn der zusätzliche Aufwand dennoch sehr groß wäre.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aus verkehrlicher Sicht wird von einer Drehung der Einbahnstraßenrichtung abgeraten, da der stadtauswärtige Verkehr zur Spitzenstunde zusammenbrechen würde. Hinzu kommt die oben beschriebene Problematik mit in die Neue Straße einfahrenden Rettungsdiensten.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

- Die Ergebnisse der Verkehrssimulation einer möglichen Drehung der Einbahnstraßenrichtung im Bereich der EB Martinsbühler Straße wird zur Kenntnis genommen.
- Die Drehung der Einbahnstraßenrichtung soll nicht erfolgen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Ergebnisse der Verkehrssimulation einer möglichen Drehung der Einbahnstraßenrichtung im Bereich der EB Martinsbühler Straße wird zur Kenntnis genommen.
4. Die Drehung der Einbahnstraßenrichtung soll nicht erfolgen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 21

611/097/2016

Aufstellung einer Erhaltungssatzung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 2 BauGB (Milieuschutzsatzung) für das Wohngebiet "Jaminstraße" hier: Änderung des Geltungsbereichs und Satzungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Satzung

Erlangen gehört zu den wachsenden Städten in Deutschland und wies insbesondere im Jahr 2015 eine deutlich gestiegene Einwohnerzahl auf. Durch die hohe Arbeitsplatzdichte, die zahlreichen Studienplätze der Friedrich-Alexander Universität und den aktuell erhöhten Zuzug von Asylsuchenden stieg die Einwohnerzahl auf über 110.000 (Stand 31.12.2015).

Wachstum kann auch zur Verdrängung von alteingesessenen Bewohnern führen. In zahlreichen Städten in Deutschland finden Gentrifizierungsprozesse statt. Darunter ist ein stadtteilbezogener Aufwertungsprozess zu verstehen, der zu einer Verdrängung unterer Einkommensgruppen durch den Zuzug wohlhabenderer Schichten führt. Meist kommt es parallel dazu zu Sanierungsmaßnahmen im Gebäudebestand und zu steigenden Miet- und Kaufpreisen.

Die Sicherung und Entwicklung von bezahlbarem Wohnraum ist von großer Bedeutung, weshalb beschriebene Prozesse frühzeitig erkannt und diesen bei Bedarf entgegengewirkt werden sollte. Im Bereich „Jaminstraße/ Stettiner Straße“ wurde eine solche Entwicklung von der Stadt Erlangen befürchtet. Hintergrund stellte der Verkauf des umfangreichen Bestandes von GBW-Wohnungen in Erlangen im Jahr 2013 durch die Bayerische Landesbank an die Augsburger Patrizia AG dar. Der mögliche Weiterverkauf einzelner Wohnungen zu Anlagezwecken birgt die Gefahr der Verdrängung der derzeitigen Wohnbevölkerung. Im Bereich „Jaminstraße/ Stettiner Straße“ war eine besonders hohe Anzahl an Wohnung von den Wohnungsverkäufen betroffen.

Der Beschluss zur Aufstellung einer Milieuschutzsatzung im Bereich „Jaminstraße/ Stettiner Straße“ wurde am 13.05.2014 gefasst.

b) Untersuchungsergebnisse

Die Begründung für die Notwendigkeit des Erlasses einer Milieuschutzsatzung erfolgte in Form einer gutachterlichen Untersuchung der Sozialstruktur in einem definierten, abgrenzbaren Stadtgebiet (Gebiet „Jaminstraße/ Stettiner Straße“). Auf Grundlage vorhandener statistischer Daten sollte ermittelt werden, ob eine aus besonderen städtebaulichen Gründen erhaltenswerte Zusammensetzung der Wohnbevölkerung vorhanden ist und Aufwertungs- sowie Verdrängungspotenziale zu erwarten sind.

Für die detaillierte Untersuchung der Sozialstruktur der Bewohner und des Gebäudebestands wurden drei Sektoren innerhalb des Untersuchungsgebietes „Jaminstraße/ Stettiner Straße“ gebildet (siehe Anlage 1).

Die beschriebenen Daten lassen in einem Teilbereich des Untersuchungsgebietes sowohl deutliche Aufwertungspotenziale erkennen, als auch Verdrängungseffekte befürchten. Im Gebiet zwischen Stintzingstraße - Nürnberger Straße - Gebbertstraße - Paul-Gossen-Straße und Koldestraße (im Folgenden „Jaminstraße“) unterscheidet sich die Sozialstruktur gegenüber dem Vergleichsgebiet unter anderem im Hinblick auf das Nettoäquivalenzeinkommen, den Bevölkerungsanteil an SGB-II und SGB-XII Empfängern, dem Mieteranteil, dem Anteil an Bewohnern mit Migrationshintergrund und dem Anteil an Alleinerziehenden.

Knapper Wohnraum im Stadtgebiet und gestiegene Preise im Mietwohnungsmarkt erschweren die Suche nach preisgünstigen Wohnungen, wie sie in dem beschriebenen Gebiet noch anzutreffen sind. Große Teile der in diesem Gebiet ansässigen Bevölkerung hätten bei erheblich steigenden Mieten und sich daraus ergebenden Verdrängungseffekten voraussichtlich Schwierigkeiten adäquaten, bezahlbaren Wohnraum zu finden.

Aus genannten Gründen ist es notwendig, die durch eine spezifische Sozialstruktur gekennzeichnete Bevölkerung des Gebietes „Jaminstraße“ durch eine Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 2 BauGB vor Verdrängungseffekten in andere Stadtgebiete zu schützen. Der Geltungsbereich der Erhaltungssatzung ist in Anlage 2 dargestellt.

c) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Gebiet zwischen - Stintzingstraße - Nürnberger Straße - Gebbertstraße - Paul-Gossen-Straße und Koldestraße.

d) Städtebauliche Ziele

Ziel ist, den in einem intakten Gebiet wohnenden Menschen den Bestand der Umgebung zu sichern und die Bevölkerungsstruktur von unerwünschten Veränderungen zu schützen. Es soll eine soziale Segregation verhindert und ausreichender Wohnraum für untere und mittlere Einkommensgruppen erhalten werden. Damit soll auch eine angemessene Ausnutzung der vorhandenen Infrastrukturen gesichert werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Erlass einer Erhaltungssatzung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 2 BauGB.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Stadtrat beschließt den Erlass einer Erhaltungssatzung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 2 BauGB (Milieuschutzsatzung) für das Wohngebiet „Jaminstraße“ (siehe Anlage 3) sowie die Begründung der Erforderlichkeit der Satzung (siehe Anlage 4).

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Weber, soll dieser Tagesordnungspunkt in den nächsten Stadtrat verwiesen werden, um verwaltungsintern die Klärung der Fragen ermitteln zu können. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Weber, soll dieser Tagesordnungspunkt in den nächsten Stadtrat verwiesen werden, um verwaltungsintern die Klärung der Fragen ermitteln zu können. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

TOP 22

611/108/2016

**Bebauungsplan Nr. 306 A der Stadt Erlangen
- Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt -
hier: Verlängerung der Veränderungssperre**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der UVPA hat am 11.06.2013 beschlossen, im Bereich der beiden Sanierungsgebiete einen Bebauungsplan aufzustellen. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans Nr. 306 A wurde mit Beschluss des UVPA vom 03.06.2014 geändert.

Mit dem Bebauungsplan soll die städtebauliche Grundordnung in den unbeplanten Innenbereichen der historischen Altstadt sichergestellt und ein „Trading-down-Effekt“ verhindert werden. Dazu sollen im Bebauungsplan detaillierte Regelungen über die Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten, insbesondere Spielhallen und Wettbüros, getroffen werden.

Anlass zur Aufstellung des Bebauungsplans war ein Bauantrag zur Umnutzung eines bestehenden Ladens in ein Wettbüro, Innere Brucker Str. 11. Dieser Antrag wurde mit Beschluss des UVPA vom 11.06.2013 zurückgestellt. Die Dauer der Zurückstellung endete am 01.07.2014. Die Satzung über eine Veränderungssperre wurde am 05.06.2014 beschlossen und am 20.06.2014 bekannt gemacht. Die Veränderungssperre für das Baugesuch Innere Brucker Str. 11 endete im Juli 2015. Die Satzung über eine Verlängerung der Veränderungssperre wurde am 30.04.2015 vom Stadtrat beschlossen und am 21.05.2015 bekannt gemacht. Sie tritt am 01.07.2016 außer Kraft.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Erlanger Stadtrat hat am 23.07.2015 ein Vergnügungsstättenkonzept beschlossen.

Dieses Konzept lieferte fundierte Erkenntnisse für den zukünftigen Umgang mit Vergnügungsstätten im Stadtgebiet. Um wirksam zu werden, bedarf dieses Konzept der Umsetzung in gültiges Planungsrecht. Hierzu wird für das Gebiet der Nördlichen Altstadt und der Erlanger Neustadt der Bebauungsplan Nr. 306 A aufgestellt, der in der Sitzung des UVPA vom 15.03.2016 gebilligt und anschließend öffentlich ausgelegt werden soll. Nach den vorgegebenen Fristen für den Verfahrensablauf ist es nicht möglich, diesen Bebauungsplan bis zum Ablauf der gültigen Veränderungssperre zur Rechtskraft zu bringen. Um Entwicklungen zu vermeiden, die den Zielen des Vergnügungsstättenkonzepts entgegenstehen, ist eine nochmalige Verlängerung der Veränderungssperre notwendig.

Zur Sicherung der Bauleitplanung und zur Umsetzung der Ziele des Vergnügungsstättenkonzepts soll eine Satzung zur erneuten Verlängerung der Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB beschlossen und öffentlich bekannt gemacht werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Sicherung der vorgenannten Planungsziele beschließt der Stadtrat den Erlass einer Verlängerung einer Veränderungssperre (Anlage 1) für Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt nach den Vorschriften des BauGB.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Die Satzung zur Verlängerung der Satzung über eine Veränderungssperre für die Grundstücke im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 306 A der Stadt Erlangen – Teile der Nördlichen Altstadt und der Erlanger Neustadt – (Entwurf vom 18.02.2016 siehe Anlage 1) wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Satzung zur Verlängerung der Satzung über eine Veränderungssperre für die Grundstücke im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 306 A der Stadt Erlangen – Teile der Nördlichen Altstadt und der Erlanger Neustadt – (Entwurf vom 18.02.2016 siehe Anlage 1) wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 23

611/105/2016

**Bebauungsplan Nr. 306 A der Stadt Erlangen
- Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt -
hier: Billigungsbeschluss**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der UVPA hat am 11.06.2013 beschlossen, für die Nördliche Altstadt, die Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz den Bebauungsplan Nr. 306 A aufzustellen. Mit Beschluss des UVPA vom 03.06.2014 wurde der Geltungsbereich geändert und auf die bisher nicht durch qualifizierte Bebauungspläne überplanten Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt begrenzt.

Der Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 306 A entbehrt bisher spezieller Regelungen zur Art der Nutzung, die eine Umsetzung des städtebaulichen Vergnügungsstättenkonzepts ermöglichen. Es ist daher beabsichtigt, das Planungsrecht hinsichtlich einer speziellen Regelung zur Art der Nutzung auf einen aktuellen Stand zu bringen und das Vergnügungsstättenkonzept umzusetzen. Anlass der Umsetzung dieses Konzepts in verbindliches Planungsrecht ist in diesem Falle die Reaktion auf einen Bauantrag zur Umnutzung einer Ladenfläche in ein Wettbüro in der Inneren Brucker Straße 11, das insbesondere nicht mit den Zielen des Vergnügungsstättenkonzepts in Einklang steht.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die dem unbeplanten Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB zuzurechnenden Grundstücke von Teilen der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt zwischen der Nördlichen Stadtmauerstraße/Vierzigmannstraße im Norden und der Südlichen Stadtmauerstraße im Süden und weist eine Fläche von ca. 20,76 ha auf (siehe Anlage 1).

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als Wohnbaufläche und gemischte Baufläche dargestellt. Weitere Darstellungen sind: Einzelne Anlagen und Flächen für Gemeinbedarf, Parkplätze und öffentliche Grünfläche. Der Bebauungsplan steht den Darstellungen im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

d) Rahmenbedingungen

Das Vergnügungsstättenkonzept wurde am 23.07.2015 als sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB vom Erlanger Stadtrat beschlossen und ist bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Das Planungsgebiet ist demnach als ein Teilbereich der Innenstadt definiert, der für eine weitere Ansiedlung von Vergnügungsstätten ungeeignet ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 306 A der Stadt Erlangen – Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt – als einfacher Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 3 BauGB nach der neuen Regelung des § 9 Abs. 2b BauGB.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Verfahren

- Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 11.06.2013 / 03.06.2014 beschlossen, für Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt den Bebauungsplan Nr. 306 A aufzustellen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 306 A werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Gemäß § 13 BauGB wird das vereinfachte Verfahren angewandt. Im vereinfachten Verfahren wird von der Umweltprüfung, dem Umweltbericht sowie der zusammenfassenden Erklärung abgesehen.

- Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Bebauungsplan hat nicht stattgefunden. Allerdings wurde das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Vergnügungsstättenkonzept Erlangen in einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 09.06.2015 Bürgern, Stadträten, Ortsbeiräten, beteiligte Behörden und maßgeblichen Trägern öffentlicher Belange vorgestellt. Eingegangene Anregungen wurden teilweise in das Konzept eingearbeitet.

b) Städtebauliche Ziele

Vor dem Hintergrund des städtebaulichen Vergnügungsstättenkonzepts ist es wesentliches Ziel des Bebauungsplans, diesen Teil der Innenstadt mit seiner gemischten Nutzung aus Einzelhandel, Wohnen und Dienstleistungen zu stärken und Konflikte aus schwer mit einander zu vereinbarenden Nutzungen zu vermeiden. Darüber hinaus soll dieser Teil der Innenstadt als zentraler Versorgungsbereich geschützt und in seiner Attraktivität als Einzelhandels- und Wohnstandort dauerhaft gesichert werden. Deshalb sollen Vergnügungsstätten in diesem Bereich ausgeschlossen werden.

Laut Vergnügungsstättenkonzept befinden sich westlich (Fuchsenwiese) und südlich des Plangebiets (Nürnberger Straße) Bereiche, in denen Vergnügungsstätten zugelassen werden können, im südlichen Bereich allerdings nur mit Ausnahme der Erdgeschosszone.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 306 A der Stadt Erlangen – Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt – in der Fassung vom 14.01.2016 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 306 A der Stadt Erlangen – Teile der Nördlichen Altstadt und Erlanger Neustadt – in der Fassung vom 14.01.2016 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 24

613/041/2015/1

**Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße;
hier: abschließende Vorplanung;
CSU-Fraktionsantrag 122/2015 vom 21.07.2015**

Mit diesem Beschluss wird die zukünftige Gestaltung der vorgenannten Straßen im Rahmen des erforderlichen Straßenausbaus festgelegt. Hiermit wird keine Festlegung zum Bauzeitpunkt getroffen!

Ein Baudermin steht noch nicht fest. Der Baudermin wird, unter Berücksichtigung von maßgeblichen anderen Großbaumaßnahmen und der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln, verwaltungsintern abgestimmt und dem BWA zur Beschlussfassung vorgelegt.

1. Anlass

Nach der Straßenzustandsbewertung des Tiefbauamtes befindet sich die Fahrbahn der Hauptverkehrsstraßen Schillerstraße und Loewenichstraße in einem baulich ungenügenden Zustand. Der vorhandene Fahrbahnaufbau entspricht nicht mehr den aktuellen verkehrlichen Anforderungen. Eine Beseitigung der Schäden mittels Erneuerung der Fahrbahndecke oder sonstiger Instandsetzungsmaßnahmen ist technisch und wirtschaftlich nicht mehr möglich, sondern kann nur im Rahmen eines Vollausbaus erfolgen (s. Anlage 5: Folie 5 - 10).

2. Prozesse und Strukturen

- Am 09.04.2014 fand das erste, **frühzeitige Bürgergespräch** dazu statt. Dabei hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Anregungen zu geben, die aus ihrer Sicht bei der Planung der beiden Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt werden sollten.
- Danach wurden die **Planungen** erarbeitet.

Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern (auf dem Gehweg ohne eigene Radverkehrsanlage) ist aufgrund der hohen Verkehrsmengen an Fußgängern und Radfahrern (über 2.000 Radfahrer/Tag) ebenfalls auszuschließen.

Um das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer auf der Fahrbahn zu steigern, ist vorgesehen, die Schutzstreifen auf größeren Abschnitten rot einzufärben. Damit soll auch den Wünschen von Bürgern entgegen gekommen werden.

An der **Fichtestraße** besteht ein hoher Querungsbedarf über die Loewenichstraße: 1.300 Radquerungen/Tag und 400 Fußgängerquerungen/Tag. Daher ist dort eine Querungshilfe (Mittelinsel + Radaufstellbereich in Fahrbahnmitte) vorgesehen. Somit wird die Alternativroute für Radfahrer über die ruhige Fichtestraße zum M.-T.-Gymnasium gestärkt und die Schulwegsicherheit erhöht.

Sowohl in der Loewenichstraße als auch in der Schillerstraße sind **Parkstreifen** vorgesehen. Es wurde angestrebt, unter den räumlichen Zwangspunkten (Kreuzungen und Grundstückszufahrten) und Beachtung der Verkehrssicherheit möglichst viele Parkstände anzubieten. Wegen des sehr beengten Straßenraumes reduziert sich gegenüber dem Bestand die Anzahl der Parkstände aufgrund der Neugestaltung der Knotenpunkte, der zusätzlichen Bushaltestelle und der Querungshilfe an der Kreuzung Loewenichstraße/ Fichtestraße. (Parkstände: Bestand 22; Planung 15). Es besteht die Möglichkeit, dass die Verwaltung als Kompensation die Einführung von Schrägparken in der nördlichen Loewenichstraße (zukünftig Einbahnstraße) prüft.

Die **Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße** ist aufgrund der stark beengten Platzverhältnisse, der Vorfahrtsregelung „Abknickende Vorfahrt“ und der Signalisierung sehr komplex (s. Anlage 5: Folie 45 - 55):

Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen muss im Knotenpunktsbereich auch ein Begegnen von größeren Fahrzeugen (z.B. Lkw oder Bussen) gewährleistet werden. Größere Fahrzeuge müssen gefahrlos von der westlichen Schillerstraße in die südliche Loewenichstraße abbiegen können, ohne dabei, wie bisher, über den Radweg oder in den fließenden Gegenverkehr fahren zu müssen. Um mehr Platz zum Abbiegen zu schaffen, musste ein Abbiegestreifen in der südlichen Loewenichstraße aufgegeben werden.

Zwischen einem Fahrzeug, das beim Lichtzeichen „Grün“ die Loewenichstraße von Süd nach Nord befährt, und einem Radfahrer, der der Hauptverkehrsstraße in abknickender Richtung folgt, entsteht dabei ein unauflösbarer vorfahrtsrechtlicher Konflikt, da beide Verkehrsteilnehmer hier mit ihrer Vorfahrt rechnen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit an der neuen Kreuzung muss daher das Einfahren für Kfz in die nördliche Loewenichstraße (Erschließungsstraße zwischen Schillerstr. bis Hindenburgstr.) ausgeschlossen werden. Die nördliche Loewenichstraße wird zur echten Einbahnstraße (s. Anlage 2). Der betroffene Verkehrsstrom ist mit 600 Kfz/Tag gering. Für den Radverkehr sind an der Kreuzung weiterhin alle Fahrbeziehungen möglich.

Zur Knotenpunktsgestaltung der Kreuzung Schiller-/Loewenichstraße wurden zahlreiche Varianten untersucht. Die Knotenpunktvariante, die im Plan dargestellt ist, ist hiervon die einzig umsetzbare Lösung, da sie gleichzeitig alle wichtigen Kriterien „Verkehrssicherheit“, „Leistungsfähigkeit“, „Signalisierbarkeit (LSA)“ und „Befahrbarkeit (Schleppkurven LKW und Bus)“ erfüllt.

Auf Anregung von Bürgern wurde darüber hinaus eine Abfrage über vergleichbare Knotenpunkte wie die Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße bei anderen deutschen Kommunen über den Deutschen Städtetag durchgeführt, um hier andere Lösungsmöglichkeiten zu erkunden. Dabei wurde keine praktikable Alternativlösung gefunden.

Weiterhin wurde ein Gutachten zur Überprüfung der Planung einschließlich Kreuzung Schiller-/Loewenichstraße bei einem externen Ingenieurbüro beauftragt. Von den untersuchten Kreuzungsvarianten wird die oben beschriebene Lösung als die sicherste und „bestmögliche Lösung“ eingestuft.

In der Schillerstraße ist für bestehenden Schulbusverkehr und für etwaigen späteren Linienbusverkehr in jede Fahrtrichtung eine barrierefreie **Haltestelle** (gelenkbustauglich, Halten am Fahrbahnrand) vorgesehen. Derzeit ist nur eine einzige Haltestelle dort vorhanden (s. Anlage 3 und Anlage 4). Aufgrund der neuen Haltestelle in der Schillerstraße kann die Haltestelle „Fichtestraße“ entfallen. Die Straßengestaltung ermöglicht es, dass Fahrzeuge am haltenden Bus vorbei fahren können.

Die Mittelinsel in der Schillerstraße wurde in ihrer Länge vergrößert und bietet somit mehr Aufstellfläche für querende Fußgänger und Schüler.

Mit der Umgestaltung des **Knotenpunktes Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße** sollen die beiden Hauptstraßenäste (Bismarckstraße Nord und Schillerstraße) miteinander verbunden werden und bevorrechtigt werden. Damit soll der MIV auf die Hauptverkehrsstraßen (hier mit „Grüner Welle“) geleitet werden und von der südlichen Bismarckstraße mit Lorlebergplatz abgelenkt werden (s. Anlage 5: Folie 12 – 20 und 58 - 60). Gemäß UVPA-Beschluss 610.3/023/2011/3 vom 11.06.2013 waren die Planungen zur Kreuzung Schiller-/ Bismarck-/ Glückstraße auf Grundlage des vorgenannten Prinzips weiterzuführen.

Aufgrund der Kreuzungsgeometrie kann die Glückstraße nicht in die Signalisierung mit einbezogen werden, sodass hier nur ein Ausfahren nach Süden möglich ist. Eine Kreuzung, bei der die südliche Bismarckstraße und die Glückstraße vollständig an die Hauptverkehrsstraße angebunden werden, ist nicht signalisierbar und nicht leistungsfähig. Der geringste Verkehrsstrom (Glückstraße) muss daher aus dem signalisierten Kreuzungsbereich genommen werden und wird unsignalisiert in die Bismarckstraße Süd eingeleitet. Der maximale Umweg (Wenden am Lorlebergplatz) beträgt rund 350 m, was einer zusätzlichen Fahrzeit von 42 Sekunden mit dem Kfz entspricht.

Es ist gewährleistet, dass die drei ersten Wettbewerbs-Entwürfe zur Bismarckstraße Süd mit Lorlebergplatz an den vorgenannten Knotenpunkt angeschlossen werden können.

Die erforderliche zusätzliche Grundstücksfläche für die neue Kreuzung wurde bereits vom Freistaat Bayern (Universitätsgelände) erworben.

Das Planungsgebiet wurde gründlich auf mögliche **Baumstandorte** hin untersucht, da diese das Straßenbild aufwerten. Aufgrund des sehr beengten Straßenraumes und einer Vielzahl von unterirdischen Versorgungsleitungen in der Straße, kommen nur zwei Baumstandorte in der Loewenichstraße in Betracht. Für die Pflanzung dieser Bäume ist die Verlegung von Leitungen erforderlich. In der nächsten Planungsphase ist vertieft zu prüfen, ob die beiden großen Bäume auf Privatgrund in der Loewenichstraße beim Straßenausbau erhalten werden können. Falls dies nicht möglich ist, stehen die beiden geplanten Baumstandorte im öffentlichen Straßenraum der Loewenichstraße als Ersatz zur Verfügung.

Die Verwaltung setzt sich dennoch dafür ein, im Rahmen der Neugestaltung des Vorbereiches des MTG sowie bei einer zukünftigen Neustrukturierung des angrenzenden Quartiers der FAU auf eine ausreichende Begrünung hinzuwirken. Bei einer Umgestaltung der südlichen Bismarckstraße mit Lorlebergplatz sind in diesem Straßenzug Baumreihen sowie ein „Baumtor“ an der Kreuzung Bismarck-/ Schiller-/Glückstraße vorgesehen.

Im **zweiten Bürgergespräch am 20.04.2015** wurde von der Schulleitung des MTG der Wunsch nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor der Schule (in Schillerstraße) vorgetragen. Gemäß UVPA-Beschluss 321/097/2013 ist die Verwaltung mit einer Prüfung von „Tempo 30“ vor Schulen im Stadtgebiet beauftragt, eine Überprüfung des MTG steht aber noch aus. Aktuell plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale

Infrastruktur eine Änderung der StVO/ VwV-StVO, die die Einführung von „Tempo 30“ auf Hauptverkehrsstraßen vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen erleichtern soll. Sollte „Tempo 30“ vor der Schule ausgewiesen werden, so hat dies keinen Einfluss auf die vorliegende Straßenplanung und könnte jederzeit unabhängig davon angeordnet werden.

In der nördlichen Loewenichstraße hatte die Verwaltung ursprünglich eine unechte Einbahnstraße vorgesehen. Beim zweiten Bürgergespräch monierten die Bürger, dass sie dann zum richtungsgerechten Parken in der Straße wenden müssten. Diesen Wunsch hat die Verwaltung aufgegriffen und sieht in der nördlichen Loewenichstraße eine echte Einbahnstraße vor, in der beidseitig in eine Fahrtrichtung geparkt werden darf.

Abstimmungsgespräch zwischen Universitätsklinikum und Verwaltung am 29.07.2015:

Bei diesem Gespräch stellte die Verwaltung die Planungen zu den beiden Hauptverkehrsstraßen und insbesondere der Kreuzung Bismarck-/ Schiller-/ Glückstraße dem Klinikumsvorstand vor und erläuterte diese (s. Anlage 5: Folie 60).

Das Uniklinikum bedauert zwar die Beschränkung der Ausfahrtmöglichkeiten für Kfz an der Einmündung Glückstraße, erhebt aber keine Einwände gegen die Planung, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Ausfahrt Glückstraße in südliche Bismarckstraße auch für Lkw möglich
- dauerhafte Wendemöglichkeit am Lorlebergplatz für Lkw
- Anbindung der südlichen Bismarckstraße an die Hauptverkehrsstraßen nördliche Bismarckstraße und Schillerstraße über ein Lichtsignalanlage
- Zweirichtungsverkehr in der Östlichen Stadtmauerstraße

In den zum Beschluss vorliegenden Lageplänen (s. Anlage 1) sind die Ausfahrt für LKW in die Glückstraße sowie eine signalisierte Anbindung der südlichen Bismarckstraße an die nördlich gelegenen Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Der Zweirichtungsverkehr in der Östlichen Stadtmauerstraße ist im umliegenden Verkehrskonzept auch weiterhin vorgesehen.

Die dauerhafte Wendemöglichkeit am Lorlebergplatz auch für LKW hat Auswirkungen auf die Wahl der Varianten zur Umgestaltung des Lorbergplatzes. Geeignete Lösungsansätze hierfür sind aber vorhanden.

Ortstermin Kochstraße am 08.07.2015:

Auf Wunsch der Bürger der Kochstraße fand ein 2,5-stündiger Ortstermin statt, bei dem ca. 50 Bürgerinnen und Bürger anwesend waren. Die Verwaltung stellte die neue Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße im Zuge des Ausbaus der beiden Hauptverkehrsstraßen vor und erklärte, welche Fahrbeziehungen dort zukünftig möglich sind. Anschließend wurde das verkehrliche Konzept der Verwaltung für diesen Bereich vorgestellt. Dieses sieht vor, als Ausgleich für die Einführung einer Einbahnstraße in der nördlichen Loewenichstraße den Zweirichtungsverkehr in der Kochstraße zuzulassen, um die Erreichbarkeit des Wohngebietes mit dem Kraftfahrzeug (Kfz.) aus Süden beizubehalten. Danach stellte die Verwaltung ein alternatives verkehrliches Konzept vor, welches für die Kochstraße die Beibehaltung der bestehenden „unechten Einbahnstraße“ vorsieht. Die Verwaltung wies auf ggf. entstehende Umwege zur Erreichung des Wohngebietes mit dem Kfz hin.

Den Zweirichtungsverkehr in der Kochstraße lehnten die Bürger der Kochstraße eindeutig ab. Die Verwaltung sagte daher zu, die bestehende „unechte Einbahnstraße“ zunächst zu belassen und nach dem Ausbau der Schiller- und Loewenichstraße die Verkehre in den angrenzenden Straßen zu beobachten und dort ggf. später Anpassungen vorzunehmen.

Die Bürger der Kochstraße bedankten sich ausdrücklich für diese einvernehmliche Lösung.

Ortstermin Max-Busch-Straße am 25.08.2015:

Am 25.08.2015 fand auf Wunsch der Anwohner der Max-Busch-Straße ein Ortstermin in kleinem Kreis mit Bürgerinnen und Bürgern der Straße und der Verwaltung stattfinden, damit sie die Belange und Wünsche aus ihrer Straße vorbringen können. Dabei wurden Vorschläge und Anregungen zum Neubau der Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße, insbesondere zum Einfahrtsverbot für Kfz in die nördliche Loewenichstraße, und dem verkehrlichen Konzept vorgebracht, die die Verwaltung aufgegriffen und geprüft hat.

Die Bürgerinnen und Bürger der Max-Busch-Straße wünschten sich an vorgenannter Kreuzung eine Prüfung, ob nicht weiterhin ein Einfahren mit Kfz in die nördliche Loewenichstraße von Süden her ermöglicht werden kann und somit das Verkehrssystem nicht geändert werden muss. Wie zuvor im Abschnitt „Kreuzung Schiller-/Loewenichstraße“ beschrieben, hat die Verwaltung daraufhin eine Abfrage über vergleichbare Knotenpunkte bei anderen deutschen Kommunen über den Deutschen Städtetag durchgeführt und ein Gutachten zur Überprüfung der Planung an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Es wurde jedoch keine praktikable und sichere Alternativlösung für die Kreuzung gefunden (s. Anlage 5: Folie 52 - 55).

Sollte hingegen das geplante verkehrliche Konzept weiterverfolgt werden, so wünschten sich die Bürgerinnen und Bürger der Max-Busch-Straße, dass das geplante verkehrliche Konzept vor dem Straßenneubau als Probetrieb getestet wird, um dann durch Zählungen prüfen zu können, ob sich der Verkehr wie erwartet weitgehend auf die Hauptverkehrsstraßen verlagert und durch die Max-Busch-Straße kein übermäßiger Mehrverkehr hindurch fährt. Da für die Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße keine praktikable und sichere Alternativlösungen zur Verfügung stehen, ist eine nachträgliche Änderung der Fahrbeziehungen an dieser Kreuzung ohnehin nicht möglich. Auch ein Probetrieb, der mit gewissem Aufwand über mehrere Monate durchzuführen wäre, kann daran nichts ändern. Die Verwaltung wird nach dem Ausbau der Schiller- und Loewenichstraße die Verkehre in den angrenzenden Straßen beobachten und dort ggf. später Anpassungen vornehmen.

Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung am 28.01.2016

Die öffentliche Veranstaltung diente der Information aller interessierter Bürger zum geplanten Ausbau der Hauptverkehrsstraßen Schiller- und Loewenichstraße.

Daher wurde die Veranstaltungsankündigung rechtzeitig im „Rathausplatz 1“, in den Erlanger Nachrichten und auf erlangen.de im Internet veröffentlicht.

Zusätzlich wurden Anwohner und Hauseigentümer der Hauptverkehrsstraßen Schiller- und Loewenichstraße sowie die Anwohner der Max-Busch-Straße, Erschließungsstraße Loewenichstraße, Kochstraße, Hindenburgstraße, Glückstraße, Bismarckstraße zwischen Schillerstraße und Lorebergplatz und des Lorlebergplatzes schriftlich eingeladen. Zur Veranstaltung waren rund 200 Bürgerinnen und Bürger gekommen.

Die Verwaltung erläuterte ausführlich mittels Beamer-Präsentation (s. Anlage 5) die Bestandssituation/ Notwendigkeit zum Straßenausbau, Ausbaubeitragssatzung, übergeordnete Konzepte, anzuwendende Straßenplanungs-Richtlinien, Sicherheit von unterschiedlichen Radverkehrsführungen und den Projektlauf. Über Beamer wurde anschließend die Straßenplanung schrittweise vorgestellt und einzelne Details begründet. Dabei wurde die Kreuzung Schiller-/ Loewenichstraße mit einigen untersuchten Varianten ausführlich dargestellt.

Die Bürger hatten zwischenzeitlich immer wieder die Gelegenheit Fragen zu stellen. Insgesamt stand die Verwaltung mehr als zwei Stunden Rede und Antwort.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten nach einer Grob- 1,5 Mio. € bei IPNr.: 541.132
kostenschätzung des Ingenieurbüros:
Diese Kosten werden im Weiteren noch
überarbeitet und konkretisiert.

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind im Investitionsprogramm 2015 - 2019 zum HH 2016
derzeit wie folgt vorgesehen:
- | | |
|---------|-------------|
| - 2016: | 50.000,- € |
| - 2017: | 800.000,- € |
| - 2018: | 780.000,- € |
| - 2019: | 200.000,- € |
- sind nicht vorhanden

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt in den nächsten UVPA
vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt in den nächsten UVPA
vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 25

611/099/2016/1

Erhalt und Weiterentwicklung des Burgbergs

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Burgberg ist in seiner bestehenden Form einzigartig für die Stadt Erlangen und auch durch die bewaldete Silhouette für das Erlangener Stadtbild von großer Bedeutung. Es liegt eine hohe Regelungsdichte am Burgberg vor: baurechtliche, planungsrechtliche naturschutzrechtliche und denkmalpflegerische Belange müssen berücksichtigt werden. Das Gebiet des Burgbergs umfasst die Geltungsbereiche der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 191 mit 2. Deckblatt und Nr. 92 sowie des Baulinienplans Nr. 47, außerdem noch einen kleinen Bereich östlich des Staffelwegs, der nach § 34 BauGB zu beurteilen ist. Zudem gilt die Erhaltungssatzung Burgberg, die das Ziel hat den Charakter des Burgbergs zu bewahren. Quartiersprägend sind die vielen großen oft parkartig ausgestalteten privaten Freiflächen, die einen großen alten Baumbestand aufweisen, der nach der Baumschutzverordnung zu beurteilen ist. Auf dem Burgberg stehen zudem viele alte Villen, die Einzeldenkmäler sind. Außerdem ist nach Denkmalschutzgesetz der südliche Hang des Burgberges als Ensemble geschützt.

Im Beschluss „Bebauungspläne Nr. 191 und Nr. 92 am Burgberg, hier: Erhalt der städtebaulichen Qualitäten des Burgbergs“ aus dem Jahr 2007 wurde die Wahrung der städtebaulichen Qualitäten am Burgberg beschlossen. Seitdem hat sich ein Wandel vollzogen, der sich durch einen starken Druck auf den Wohnungsmarkt in Erlangen und eine erhöhte Nachfrage nach Wohnraum aller Art auch auf dem Burgberg äußert.

Zudem bildet sich hier – wie auch in vielen anderen Stadtteilen Erlangens – ein Generationenwechsel ab, der einhergeht mit sich wandelnden Vorstellungen an den eigenen Wohn- und Lebensraum. Aus diesem und anderen Gründen mehren sich (Bauvor-)Anfragen unter der Prämisse der Innenentwicklung. Dies bedeutet in der Regel eine Veränderung des baulichen Bestandes und des unmittelbaren Umfeldes. Um zum einen den besonderen Charakter des Quartiers zu erhalten und zum anderen nötige Gestaltungs- und Abwägungsspielräume in Bezug auf Nachverdichtung einräumen zu können, ist es von Bedeutung, gemeinsame Zielrichtungen festzulegen.

Diese Tendenzen und Veränderungen waren Anlass für Referat VI einen Workshop mit neun Stadträten durchzuführen um die aktuellen Anforderungen mit der Maßgabe des Bewahrens in Einklang zu bringen. Für die Weiterentwicklung des Burgberges wurden in dem Workshop verschiedene Zielrichtungen entwickelt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Burgberg soll auch in Zukunft als „hochwertiges“ Wohngebiet erhalten bleiben. Neue Gebäude sollen sich deshalb von der Lage her entlang der Erschließungsstraßen orientieren, so dass die hinteren Gartenbereiche von Bebauung freigehalten werden. Das bestehende Wege- und Erschließungsnetz soll dafür erhalten bleiben. Außerdem gilt es bestehende Qualitäten unterschiedlicher Aussichtslogen durch gegenseitige Rücksichtnahme zu bewahren. Die bestehende sichtbare Topographie des Bergrückens ist dabei in jedem Fall zu beachten und in der Planung zu berücksichtigen. Terrassiert Abstufungen sind dabei zu verhindern. Um die Heterogenität des Burgbergs zu bewahren soll mehr Gestaltungsspielraum (Dachneigung nicht mehr als 45°) bei den Gebäuden eingeräumt werden. Zur Sicherung der Gestaltungsqualität kann der Baukunstbeirat herangezogen werden.

Unter Berücksichtigung der Bestandsqualität soll eine moderate Weiterentwicklung ermöglicht werden. Am Burgberg herrscht als Gebäudetyp die Villa vor. Die Bebauung in solitärer Bauweise (Einzelgebäude) soll auch weiterhin erhalten bleiben. Diese wird jedoch durch die Anpassung an aktuelle Anforderungen erweitert, so sind künftig mehrere große Wohnungen (kein Kleinwohnungsbau) pro Gebäude durchaus möglich und zeitgemäß. Die baulichen Anlagen können zudem eine größere als die bisher zulässige Höhenentwicklung aufweisen. Im Falle einer derartigen Neuentwicklung sind für die erforderlichen Stellplätze entsprechend bevorzugt Tiefgaragen bzw. Garagen vorzusehen. Hier müssen im Einzelfall diese Belange mit denen des Baumschutzes abgewogen werden. Es ist jedoch zu beachten, dass das Erscheinungsbild der Straßenansichten nicht negativ beeinflusst wird.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Ergebnisse des Workshops am 04.08.2015 (Anlage 1) dienen der Verwaltung als ergänzende Leitlinien zum Vollzug des bestehenden Baurechts. Außerdem müssen noch die bereits aufgezählten sonstigen Belange bei der Beurteilung von Vorhaben beachtet 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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden und anschließend in den nächsten UVPA verwiesen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden und anschließend in den nächsten UVPA verwiesen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

TOP 26

611/078/2015/1

Niedrige Energiestandards von Gebäuden in Erlangen als Beitrag zur Energiewende (SPD-Fraktionsantrag 110/2015)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Energieverbrauch von neugebauten Gebäuden in Erlangen soll auch in Zukunft regelmäßig die geltenden Mindestanforderungen der gültigen Energieeinsparverordnung (EnEV) deutlich unterschreiten.

Bei der Sanierung von städtischen Gebäuden bzw. Gebäuden von städtischen Töchtern soll Energieeinsparung weiterhin ein wichtiger Bestandteil der Planung sein. Städtische Gebäude sollen sich durch einen möglichst niedrigen Energiebedarf auszeichnen und damit eine Vorbildfunktion übernehmen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Belang der Energieeffizienz soll auch in Zukunft bereits in einem frühen Stadium in die Planung von neuen Baugebieten und städtischen Gebäuden eingestellt werden.

Die Stadtverwaltung ist für das Thema bereits stark sensibilisiert. Die entwickelten Instrumente zur Sicherung der Energieeffizienz bei Neuplanungen und Neubauten sollen weiterhin angewandt werden – Regelung in städtebaulichen Verträgen, Regelung in Grundstückskaufverträgen und energetische Beratung.

Spezielle Abstimmungsgremien sind eingerichtet, die routiniert Planungsvorhaben begleiten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der SPD-Fraktionsantrag schlägt im Wesentlichen die Einführung und Anwendung einer festen Quote zur Unterschreitung der Mindestvorgaben der jeweils gültigen Energieeinsparverordnung (EnEV) bei Neubau und Sanierung von Gebäuden vor.

Die Verwaltung empfiehlt, energetische Regelungen weiterhin jeweils aus dem einzelnen Planungsfall zu entwickeln und zu sichern. Dieses Vorgehen ist in Erlangen bereits eingespielt und große Erfolge bei Energieeinsparung und Energieeffizienz sind zu verzeichnen.

Die Gründe gegen die Einführung einer festen Quote werden im Folgenden erläutert.

Die Anregungen des Stadtrats Herrn Dr. Richter aus dem UVPA am 23.02.2016 wurden aufgenommen und werden in der Vorlage behandelt (*kursiv*).

Städtische Bauvorhaben:

Städtische Neubauvorhaben sollen möglichst in Passivhausbauweise errichtet werden. Bei Gebäudesanierungen sollen Passivhauskomponenten zum Tragen kommen.

Lediglich im Einzelfall können niedrigere Energiestandards verwirklicht werden, wenn die Wirtschaftlichkeit nachweislich nicht gegeben ist oder baukonstruktive Hindernisse vorliegen.

In Beschlussvorlagen zu städtischen Bauvorhaben wird regelmäßig über den angestrebten Energiestandard und die Möglichkeit zur Installation den Photovoltaikanlagen berichtet.

Sehr gute Ergebnisse wurden bereits erreicht, die auch im Energiebericht zu den städtischen Gebäuden aufgezeigt werden.

Positive Beispiele jüngerer Zeit sind die Neubauten des Familienzentrums in Büchenbach, des Kindergartens in der Wasserturmstraße und der Kinderkrippe am Buckenhofer Weg jeweils in Passivhausbauweise.

Bei Sanierungsmaßnahmen, z. B. im Rahmen des Schulsanierungsprogramms gelingt es durch den Einsatz von Passivhauskomponenten regelmäßig die jeweils gültige Energieeinsparverordnung (EnEV) um 15 % bis 30 % zu unterschreiten. So weisen das Rathaus am

Rathausplatz, das kleine Rathaus in der Schuhstraße und das Sonderpädagogische Förderzentrums II in der Stintzingstraße nach der Sanierung einen Energieverbrauch von nur 40 %

im Vergleich zum Zustand vor der Sanierung auf.

Das vorgeschlagene Vorgehen entspricht dem SPD-Fraktionsantrag.

Bauvorhaben der städtischen Wohnungsbaugesellschaft:

Auch die städtische Wohnungsbaugesellschaft unterschreitet regelmäßig bei Neubauten und Sanierungen den vorgegebenen energetischen Mindeststandard nach Energieeinsparverordnung (EnEV).

So unterschreiten zum Beispiel im Berichtszeitraum des Geschäftsjahres 2014 alle neu gebauten Wohnungen der städtischen Wohnungsbaugesellschaft die Vorgaben der Energieeinsparverordnung deutlich (siehe Geschäftsbericht).

Gleiches gilt für die Modernisierungen im Geschäftsjahr 2014. Die Sanierungen erfolgten im Wesentlichen auf Grundlage des KfW Programms „Energieeffizient Sanieren“, was die Sanierung zu einem KfW-Effizienzhaus zum Ziel hat.

Die Stadt hat die Möglichkeit, weiteren Einfluss auf die Wohnungsbaugesellschaft über den Aufsichtsrat zu nehmen.

Die Verwaltung wird einen Vertreter der Wohnungsbaugesellschaft zu einer der nächsten Sitzungen des UVPA einladen.

Neuausweisung von Baugebieten im Zusammenhang mit städtebaulichem Vertrag

Städtebauliche Verträge werden zwischen der Stadt und Bauträgern geschlossen.

Bei der Neuausweisungen von Baugebieten im Zusammenhang mit städtebaulichen Verträgen, werden bereits heute Gebäude errichtet, die die Energiestandards, der jeweils gültige Energieeinsparverordnung (EnEV) unterschreiten.

Bei der Ausweisung von neuen Baugebieten werden bezogen auf den konkreten Planfall Regelungen zur Nahwärmeversorgung bzw. zu einem Anschluss an die Fernwärmeversorgung im städtebaulichen Vertrag zu getroffen.

Im Einzelfall sind bereits höhere Energiestandards für die zu errichtenden Gebäude im städtebaulichen Vertrag gesichert worden (z. B. KfW 60 Standard im Baugebiet Neumühle auf dem ehemaligen Cesewid-Gelände).

Bei Projekten von Bauträgern und Investoren ist festzustellen, dass auch ohne vertragliche Regelungen sehr oft Gebäude realisiert werden, die den Mindeststandard der Energieeinsparverordnung unterschreiten (z. B. Reihenhausbebauung am Brucker Bahnhof oder Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau am Ebereschenweg).

Die Ansprüche der Käufer von Neubauten in Erlangen sind in Bezug auf energieeffizientes Bauen so hoch, dass allein die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Mindeststandards nicht mehr akzeptiert wird.

Bei städtebaulichen Verträgen ist jeweils eine Angemessenheitsprüfung unter Berücksichtigung der gesamten Umstände erforderlich.

Die Verwaltung wird in diesem Rahmen weiterhin Regelungen zu energetischen Gebäudestandards treffen.

Der SPD-Fraktionsantrag fordert die Einführung einer generellen Quote zur Unterschreitung der gesetzlichen Anforderungen ohne Prüfung des Einzelfalls. Dies ist aus rechtlicher Sicht unzulässig und kann von der Verwaltung nicht empfohlen werden.

Neuausweisung von Baugebieten im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ werden höhere Energiestandards über Grundstückskaufverträge gesichert.

So wurde im Baugebiet 410 eine Unterschreitung der damals gültigen EnEV um 25 % über die Kaufverträge an die Baufamilien weitergegeben. Einige Gebäude waren auch als Passivhäuser zu konzipieren.

Das Baugebiet 411 ist als Energie-Plus-Siedlung geplant. In den Kaufverträgen wird neben der Sicherung von Gebäudestandards (vor allem Passivhaus) auch eine Verpflichtung zur Errichtung von Photovoltaikanlagen verankert.

Durch eine gezielte energetische Beratung werden Baufamilien auch im Planungsprozess begleitet; dies hat im Einzelfall dazu geführt, dass sich Baufamilien zu noch höheren Energiestandards entschieden haben.

Die Festschreibung höherer Energiestandards ist allgemein akzeptiert. Vermarktungsschwierigkeiten waren bisher nicht zu verzeichnen. Ob sich diese Haltung mit der Verschärfung der Energieeinsparverordnung 2016 ändert, bleibt abzuwarten.

In den Baugebieten der Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ sollen weiterhin energetische Regelungen bezogen auf den konkreten Planungsfall unter Berücksichtigung der angedachten Wärmeversorgung – z. B. Nahwärme – in den Kaufverträgen getroffen werden.

Die Einführung und Anwendung einer generellen Quote zur Unterschreitung der Mindeststandards der jeweils gültigen EnEV wird von Seiten der Verwaltung nicht empfohlen

Möglichkeit der Festsetzung im Bebauungsplan

In der Fachwelt ist die rechtliche Zulässigkeit von Festsetzungen energetischer Gebäudestandards im Bebauungsplan umstritten (z. B. die Festsetzung von Wärmedurchgangs-koeffizienten). Es wird stattdessen empfohlen, entsprechende Regelungen über städtebauliche Verträge bzw. Kaufverträge zu sichern.

Die Einführung einer generellen Quote zur Unterschreitung der gesetzlichen Anforderungen in zukünftigen Bebauungsplanverfahren ist definitiv unzulässig. Jede Festsetzung im Bebauungsplan muss städtebaulich hergeleitet und für den jeweiligen Einzelfall begründet sein.

Eine Festsetzung zu energetischen Gebäudestandards im Bebauungsplan, sofern überhaupt rechtlich zulässig, würde in Anbetracht einer stetigen Verschärfung des Fachrechts (EnEV) auch dazu führen, dass der Normalfall des Fachrechts in naher Zukunft die Festsetzung im Bebauungsplan überholt.

Somit entstünde ein Widerspruch, da Festsetzungen zu Energiestandards im Bebauungsplan langfristig fortwirken würden.

Vor diesem Hintergrund bedient sich die Stadt Erlangen rechtlich gesicherter Instrumente – städtebaulicher Vertrag, Grundstückskaufverträge und energetische Beratung, um energieeffizientes Bauen in der Stadt zu sichern und zu verfolgen.

In den Beschlussvorlagen zu Bebauungsplanverfahren wird in Zukunft über den jeweils angestrebten Energiestandard und über die Möglichkeit zur Installation von Photovoltaikanlagen berichtet.

Die Einführung und Anwendung einer generellen Quote zur Unterschreitung der Mindeststandards der jeweils gültigen EnEV wird von Seiten der Verwaltung nicht empfohlen.

Energieeffiziente Bauleitplanung in Erlangen

Die ganzheitliche Prüfung der energetischen Belange ist fester Bestandteil der Aufstellung von Bebauungsplänen in Erlangen.

So wird für neue Baugebiete regelmäßig die Verschattung geprüft, um den Ertrag von passiven und aktiven Solarenergiegewinnen zu optimieren.

Das Konzept zur Energie-Plus-Siedlung im Baugebiet 411 in der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ geht auf zwei energetische Gutachten zurück. Eines wurde von Herrn Dr. Goretzki erstellt.

Aufgrund der Zusammenarbeit mit den Experten, verfügt die Verwaltung über viel Fachwissen, dass aktuell auf andere Planverfahren übertragen und dort angewendet wird. *Die Empfehlungen des Gutachtens von Dr. Goretzki zur energieeffizienten Bauleitplanung werden somit von der Stadt berücksichtigt.*

Das vorgeschlagene Vorgehen entspricht dem SPD-Fraktionsantrag.

Verschärfung Energieeinsparverordnung (EnEV) zum 01.01.2016:

Zum 01.01.2016 werden die Anforderungen an den Primärenergiebedarf von Neubauten nochmal um 25 % verschärft.

Bundesweit mehren sich kritische Stimmen, die fordern, andere planerische Belange gegenüber einer immer weiteren Steigerung der Energieeffizienz nicht aus den Augen zu verlieren.

So sind in den einschlägigen Fachmedien immer wieder Klagen von Wohnungsbaugesellschaften zu lesen, die über steigende Baukosten auch aufgrund der stetigen Verschärfung der EnEV berichten. Sie stellen sich die Frage, wie vor dem Hintergrund immer weiter zunehmender Anforderungen, andere politische Ziele, wie zum Beispiel die Sicherung von bezahlbarem Wohnraum, erfüllt werden können.

Auch vor diesem Hintergrund kann ein Festschreiben fester Quoten zur Unterschreitung des gesetzlich zulässigen Energiestandards ohne Prüfung im Einzelfall nicht empfohlen werden.

Vielmehr sollen die von der Verwaltung entwickelten Instrumente zur Sicherung der Energieeffizienz im Rahmen der Neuausweisung von Baugebieten wie bisher angewandt werden. Dies

kann im begründeten Einzelfall auch dazu führen, keine höheren Energiestandards anzustreben und festzuschreiben.

Die Verschärfung der EnEV zum 01.01.2016 hat den positiven Effekt, dass sie auch Neubauten in bestehenden Baugebieten erfasst, auf die die Stadt kaum Einfluss hat, wenn es um die Durchsetzung bestimmter Energiestandards geht. In diesen Fällen, zum Beispiel der Bebauung einer Baulücke, oder die Errichtung eines Neubaus nach Abriss eines bestehenden Gebäudes, hat der Bauherr einen Anspruch auf Baugenehmigung bei Einhaltung der gesetzlichen Mindeststandards

Berücksichtigung der Möglichkeit der Installation von Photovoltaikanlagen

Die Möglichkeiten der Installation von Photovoltaikanlagen oder solarthermischen Anlagen werden in Erlangen bei der Planung von Neubauten und der Sanierung von Gebäuden berücksichtigt und weiterhin angewandt. In den Beschlüssen der Stadt wurde bereits darauf hingewiesen und dergleichen beschlossen.

Große Erfolge sind auch hier bereits zu verzeichnen. So belegt Erlangen unter den 53 Großstädten Deutschlands einen erfreulichen 7. Platz in der Solarbundesliga knapp hinter der Stadt Freiburg.

Paradebeispiel ist auch hier die Planung des Baugebiets 411 in der Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“, dass als Energie-Plus-Siedlung konzipiert ist. In dem Baugebiet wird die Errichtung von Photovoltaikanlagen auf allen Dachflächen über die Grundstückskaufverträge gesichert.

Das vorgeschlagene Vorgehen entspricht dem SPD-Fraktionsantrag.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Wie im Sachbericht der Verwaltung dargestellt ist, werden bei Neubau und der Sanierung von Gebäuden in Erlangen weiterhin hohe Energiestandards angestrebt und verwirklicht. Dadurch soll ein wichtiger Beitrag zur Energiewende geleistet werden.

Der SPD-Fraktionsantrag ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Wie im Sachbericht der Verwaltung dargestellt ist, werden bei Neubau und der Sanierung von Gebäuden in Erlangen weiterhin hohe Energiestandards angestrebt und verwirklicht. Dadurch soll ein wichtiger Beitrag zur Energiewende geleistet werden.

Der SPD-Fraktionsantrag ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 27

613/086/2016

**Maßnahmen im Busnetz Erlangen zum Fahrplanwechsel 2015/2016
Gemeinsamer Erfahrungsbericht von ESTW und Verwaltung**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im UVPA am 16.06.2015 wurde der Ausschuss über die geplanten Änderungen im Busnetz Erlangen zum Fahrplanwechsel 2015/16 informiert. Grundlage hierfür war das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erarbeitete Plannetz, dem am 15.09.2015 der UVPA zugestimmt hat.

Über die seit 13.12.2015 umgesetzten Änderungen liegen nun erste Erfahrungen und Verkehrserhebungen vor, über die ESTW und Verwaltung gemeinsam berichten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Das im Rahmen des VEP entwickelte Plannetz sieht die Einrichtung stadtgrenzüberschreitender Durchmesser- und Tangentiallinien vor, um möglichst umsteigefreie ÖPNV-Linien auf den wichtigsten Nachfrageachsen von Berufspendlern und Studenten anzubieten. Gleichzeitig muss der Schulverkehr weiterhin mit guter Qualität gewährleistet sein.

Als erster Schritt in Richtung Umsetzung dieses Konzeptes wurden bereits am 13.12.2015, d.h. mit einer sehr kurzen Vorbereitungszeit, mehrere Verbesserungsmaßnahmen auf Relationen zwischen Nürnberg und Erlangen umgesetzt. Ziel war hierbei vor allem, die neue S-Bahnhaltestelle Paul-Gossen-Straße sowie die Einführung des studentischen Semestertickets durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot zu unterstützen.

Folgende Veränderungen ergeben sich aus dem seit 13.12.15 umgesetzten Liniennetz:

Über die unten erläuterten Änderungen wurden die Öffentlichkeit u. a. über eine Informationsbroschüre der ESTW (s. Anlage) informiert.

Linie 20

Die neue Linie 20 ersetzt die bisherige Linie 30. Sie verkehrt von Thon über Boxdorf nach Tennenlohe (über Sebastianstraße), dann weiter über die Kurt-Schumacher-Straße zur Technische Fakultät, Sealdussiedlung, Röthelheimbad Ost und Schellingstraße zu den Arcaden.

- ⇒ Durch diese Linie werden die Universitätsstandorte in Tennenlohe und in der Sealdussiedlung (Uni-Südgelände) direkt miteinander verbunden.

Linie 30

Die neue Linie 30 ersetzt die bisherige Linie 30E und entspricht weitgehend deren Linienvverlauf. Der Linienvverlauf der neuen Linie 30 ist nun von Thon über Boxdorf nach Erlangen Süd, weiter über Gebbertstraße und Ohmplatz sowie Neuer Markt bis zu den Arcaden. In den Schwachverkehrszeiten (abends ab ca. 20 Uhr, sonntags ganztags) fährt die neue Linie 30 weiter bis zum Hugenottenplatz.

- ⇒ Die Goethestraße und der Hugenottenplatz wurden hierdurch von zahlreichen Fahrten mit Gelenkbussen entlastet.

Linie 30S

Die Linie verkehrte bis Ende des Wintersemesters (5. Februar 2016) auf dem bisherigen Linienvverweg von Thon über Erlangen Süd und Nürnberger Straße zu den Arcaden. Der aktuelle Planungstand der ESTW und VAG ist, die Semesterbusse ab Oktober nicht mehr einzusetzen.

Linie 280

Die neue Linie 280 verkehrt von der Haltestelle Zambellistraße über Albert-Schweitzer-Gymnasium, Schulzentrum West, Neumühle, S-Bahnhal Paul-Gossen-Straße bis zur Haltestelle Sealdussiedlung. Die Linie 280 wurde als Linienvwechsler, verbunden mit der Linie 293 an der Sealdussiedlung / Zambellistraße eingeführt.

- ⇒ Durch Verbindung der Stadtteile Büchenbach und Sealdussiedlung über den neuen S-Bahnhal „Paul-Gossen-Straße“ entstand hier, gerade für Schüler und Studenten, eine neue und attraktive Linie.
- ⇒ Diese Linie soll zukünftig durch Verlängerung nach Spardorf und Dechsendorf die Funktion einer Tangentiallinie übernehmen.

Linie 281

Die Linie 281 wurde am Samstag- und Sonntagmorgen durch frühere Abfahrtszeiten von Hüttendorf sowie nach Hüttendorf erweitert. Durch eine Bedarfsanalyse im letzten Jahr, bezogen auf den Industriepark Frauenaarach, wurden einige Fahrten probeweise um die Haltestelle Industriepark erweitert.

- ⇒ Das Fahrtenangebot wurde damit erweitert.

Linie 286

Seit dem Fahrplanwechsel wird die Linie 286 wieder durch die Altstadt geführt. Bedingt durch die Bahn-Baustelle in der Martinsbühler Straße fährt sie stadteinwärts ab der Haltestelle Schlachthof nun über die Baiersdorfer und Bayreuther Straße zum Martin-Luther-Platz,

Altstadtmarkt, Hauptbahnhof zu den Arcaden. Danach verkehrt die Linie weiter auf dem gewohnten Linienweg. In stadtauswärtiger Richtung gibt es keine Abweichungen vom regulären Linienweg.

Linie 288

Die Linie 288 wurde aufgrund der zum größten Teil identischen Linienführung zu den neuen Linien 280 und 290 zum Fahrplanwechsel eingestellt. Zusätzliche Fahrten zum sowie vom Klinikum am Europakanal werden nun durch die Linie 289 abgedeckt.

Linie 289

Die Linie 289 wurde ganztägig zum Klinikum am Europakanal verlängert. (Vorher größter Anteil der Fahrten bis Büchenbach Nord). Die Stichfahrten zum Roncalli-Stift übernimmt seit Fahrplanwechsel die neue Linie 290.

⇒ Damit wird eine einheitliche und dauerhafte Verbindung der Erlanger Kliniken geschaffen.

Linie 290

Die neue Linie 290 ersetzt auf Nürnberger Gebiet vollständig und in Erlangen teilweise die bisherige Linie 20.

- ⇒ Durch die neue Linie 290 wurde eine ganztägige Verbindung zwischen Thon über Boxdorf, Großgründlach, Tennenlohe, Bruck, Ohmplatz, Zentrum (Arcaden, Hauptbahnhof, Hugenottenplatz) bis zum Waldkrankenhaus geschaffen.
- ⇒ Darüber hinaus wird durch Bedienung der Haltestellen Felix-Klein-Straße, Am Bachgraben, Henri-Dunant-Straße und dem Roncalli-Stift eine auch für Pendler attraktive Linienführung angeboten. Desweiteren wurde der langersehnte Wunsch einer direkten Verbindung von Tennenlohe nach Bruck mit dieser Linie umgesetzt.
- ⇒ Für die Beschäftigten des Bay. Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit wurde durch die neue Haltestelle Lilienthalstraße eine attraktive Anbindung an das Busnetz Erlangen-Nürnberg geschaffen.

Linie 293

Die Linie 293 ist von Montag-Freitag mit der Linie 280 als Linienwechsler verknüpft. Sie verkehrt ganztägig zwischen der Haltestelle Sebaldussiedlung und der Haltestelle Zambellstraße. Nach 20 Uhr wurden einige Fahrten bis zum Westfriedhof verlängert. Die Bedienung der Haltestellen Felix-Klein-Straße, Am Bachgraben, Henri-Dunant-Straße und Roncalli-Stift wurde von der Linie 290 übernommen.

Die Linien 283, 284, 285, 287, 294, 295, 296 blieben unverändert.

Mit den Maßnahmen ergeben sich aus Sicht der ESTW und Stadtverwaltung im Busnetz Erlangen zum Fahrplanwechsel 2015/2016 zahlreiche Verbesserungen, aber auch einige Einschränkungen:

Verbesserungen:

- Schnellere Anbindungen „S-Bahn halt „Paul-Gossen-Straße“ – „Südgelände“
- Attraktivere Verbindungen für Studenten in Bezug auf das Semesterticket
- Verbesserte Verbindungen für Schüler aus Großgründlach – Bruck
- Verbesserte Anbindung des Bay. Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit an das Busnetz aus Nürnberg und Erlangen
- Direktverbindungen Tennenlohe - Bruck

- Direkte Verbindungen zwischen Krankenhäusern und dem Roncalli-Stift
- Bessere Anbindung des Stadtteils Büchenbach an die Altstadt durch die Linie 286

Einschränkungen:

- Verlängerte Laufwege bzw. mehr Umstiege durch Verkürzung der Linien 20 und 30 vom Hugenottenplatz zu den Arcaden
- Reduzierung der Anbindung Waldkrankenhaus von 8 auf 7 Fahrten sowie ungünstigere Abfahrten der Linien 289 und 290.
- Wartezeiten am Hugenottenplatz für Fahrgäste der Linie 290
- Reduzierung der Anbindung Tennenlohe in den Abendstunden
- Verbindung Alterlangen (Neumühle, Veit-Stoss-Str., Schallershoferstr.) am Wochenende in die Altstadt oder Richtung Paul-Gossen-Str. nur mit Laufweg oder Umstieg möglich
- Keine direkte Verbindung mehr zwischen Roncalli-Stift und Medi-Zentrum (Röthelheimpark)
- Keine direkte Verbindung mehr zwischen Bahnhof Bruck und Sebaldußiedlung

Resonanz der Kunden:

Seit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2015 liegen bei den ESTW ca. 210 Rückmeldungen bzw. Beschwerden vor. Viele Beanstandungen über das neue Liniennetz wurden nicht schriftlich dokumentiert, da zahlreiche Anrufe über die Kundenhotline (Tel.: 823-4000) eingingen. Diese konnten bereits telefonisch mit den Kunden geklärt werden. Auch bei der Stadtverwaltung gingen schriftlich bzw. telefonisch zahlreiche Rückmeldungen von Bürgern ein, auf die im Gespräch oder schriftlich (meist per Mail) reagiert wurde.

Von diesen Rückmeldungen bezogen sich ca. 40 % auf das Liniennetz und den Fahrplan (schlechter Umstieg, ähnlicher Takt auf verschiedenen Linien, bereits genannte Einschränkungen). In Relation zu den jährlichen Fahrgastzahlen von durchschnittlich 13,5 Mio. entspricht dies einem minimalen Anteil an Rückmeldungen auf die geschehenen Veränderungen.

Die anderen 60 % der Beanstandungen beruhen auf der Umsetzung des Wechsels, Feinarbeiten, Fahrtverfrühungen, Verspätungen, Fehlverhalten des Fahrpersonals oder sonstigen Gründen.

Überraschend häufig wurde die verkürzte Linienführung der Linien 20 und 30 mit dem neuen Endhalt Arcaden bemängelt. So wurde aufgrund der zukünftig geplanten Entlastung der Goethestraße die Anbindung bis zum Hugenottenplatz nur für die Linie 30 Mo-Sa ab 20 Uhr, Sa von 5 Uhr bis 8 Uhr sowie So umgesetzt.

Im Gegenzug gab es aber auch sehr positive Rückmeldungen von Fahrgästen, die von den neuen Linien 280 und 290 profitieren und jetzt kürzere bzw. direkt angebundene Fahrtverbindungen genießen. Wie leider üblich ist der Anteil positiver Rückmeldung dabei deutlich geringer als der Beschwerden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Erste Bewertung aus Sicht der ESTW und Stadtverwaltung

Belastbare Erkenntnisse über die veränderten Fahrgastzahlen sind erst nach einer längeren Einführungsphase und umfassenden Fahrgasterhebungen möglich. Nach den ersten Eindrücken ist das veränderte Liniennetz sinnvoll und wird gut angenommen, es gibt aber noch Anpassungsbedarf.

Das Busliniennetz Erlangen wurde seit sehr vielen Jahren nicht verändert. Durch die aktuellen Änderungen sind einigen ÖPNV-Nutzern gewisse Gewohnheiten, Fahrtbeziehungen, Fahrzeiten, Takte etc. genommen worden. Hieraus resultiert auch die Mehrheit der Beschwerden.

Überraschend häufig und emotional wurde die Verkürzung der Buslinien aus Nürnberg (d.h. 30/30E bzw. jetzige 20) von den Fahrgästen kritisiert. Die in den kommenden Jahren vorgesehene deutliche Herausnahme von Buslinien aus der Goethestraße könnte daher heftige Bürgerreaktionen zur Folge haben und muss mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Die neue Buslinie 20, die insbesondere für Studenten zur Anbindung der Hochschuleinrichtungen im Umfeld Erwin-Rommel-Straße eingerichtet wurde, ist derzeit noch wenig ausgelastet. Dies könnte an dem 20 Min.-Takt und der längeren Fahrzeit (Anfahren jeder Haltestelle, Führung über Tennenlohe) liegen. Insbesondere die gewohnte Nutzung der Linien 30/30E und die subjektiv attraktivere Schnellbuslinie 30S könnten hierfür eine Ursache sein. Es bleibt daher abzuwarten, welche Fahrgastverlagerungen sich nach Einstellung der Linie 30S am 05.02.16 ergeben. Grundsätzlich sollte das Thema Schnellbuslinien daher im neuen Buskonzept weiter vertieft werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob durch weitergehende und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit (z.B. für Erstsemester) das bestehende ÖPNV-Angebot gezielter vermittelt werden kann.

Aufgrund des sehr kurzen Zeitraumes zwischen Abschluss des planerischen Konzeptes und operativer Umsetzung war es nicht möglich, Fahrpläne und betriebliche Einsatzpläne optimal zu gestalten. Zur Behebung hieraus resultierender Beanstandungsgründe besteht an einigen Stellen Verbesserungsbedarf.

Um der Anforderung, Änderungen für die ESTW im ÖPNV-Konzept möglichst kostenneutral durchzuführen, kann einigen Wünschen und Ansprüchen nur bedingt gerecht nachgekommen werden. Eine richtlinienkonforme Anbindung (d.h. Einzugsradien, Takt) ist aber in jedem Fall gegeben.

Manche Bürger aus Erlangen haben nun durch die neuen Linienwege (280, 290) den Nachteil, nicht mehr umstiegsfrei an ihr Ziel zu gelangen. Das sind im Wesentlichen:

- Roncalli-Stift – jetzt mit Umstieg (vorher Linie 293 direkt zum Röthelheimpark).
- Veit-Stoss-Straße - jetzt mit Umstieg (vorher Linie 288 direkt vom Bodelschwingheim (Seniorenheim) Alterlangen zum Waldkrankenhaus).

Weitere Vorgehensweise

In der nächsten Zeit werden ESTW und Stadtverwaltung das neue Liniennetz weiter analysieren, Fahrgastzahlen auswerten sowie Anregungen und Beschwerden zur Verbesserung mit aufgreifen. Folgende Erkenntnisse können derzeit schon getroffen werden bzw. sind bereits in Bearbeitung:

Abfahrtszeit: Linie 20 und 30 an den Arcaden:

Es wird bemängelt, dass die Linien 20 und 30 an den Arcaden fast zeitgleich abfahren. Gründe hierfür sind Anbindungen an die Straßenbahn in Thon.

- ⇒ Es wird derzeit geprüft, ob die Abfahrtszeiten an den Arcaden angepasst werden können. Wenn dies möglich ist, sind die Änderungen dennoch erst zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember möglich.

Abfahrtszeiten der Linien 290 / 295 an den Arcaden:

Die Linien haben an den Arcaden teilweise gleiche Abfahrtszeiten. Dies kann aber aufgrund der notwendigen Umstiegsbeziehungen am Wetterkreuz (Linie 20 auf 295) nicht geändert werden.

- ⇒ keine Verbesserungsmöglichkeit

Abwicklung der Haltestellen Waldkrankenhaus, Linie 289 / 290:

Derzeit fahren die Linien 289 und 290 zu gewissen Tagesstunden fast gleichzeitig ab. Dies resultiert aus Abstimmungen auf die Linien 20, 30 sowie den Anschluss an die Straßenbahn in Nürnberg Thon. Die Linie 289 ist auf die Abfahrten der S-Bahn am S-Bahnhalt „Paul-Gossen-Straße“ sowie auf andere Büchenbacher Linien abgestimmt.

Da die Linien 289 und 290 gegenläufig in die zu eng beieinander liegenden Endhaltestellen Waldkrankenhaus einfahren, entsteht hier oft die Situation, dass der Bus den allgemeinen Verkehrsfluss behindert.

Ein häufiger Beanstandungsgrund der Linie 290 ist der derzeitige 7-minütige Aufenthalt am Hugenottenplatz. Dies führt zu Unverständnis bei den Fahrgästen.

Die sinnvolle Verlagerung dieses Aufenthalts zur Endhaltestelle Waldkrankenhaus ist durch die dortigen baulichen Gegebenheiten derzeit nicht möglich. Folgende planerischen bzw. baulichen Lösungen sind denkbar und werden geprüft:

- ⇒ Bau einer Wendeschleife am Waldkrankenhaus (langfristige Lösung)
- ⇒ Kein Gegenläufiges Fahren der Linien 289/290.
Verkehren die Linien in dieselbe Richtung, würde sich eventuell die Möglichkeit ergeben, hintereinander zu stehen. Dies muss vor Ort geprüft werden, da eine Verlängerung des Haltestellenbereichs erforderlich wäre. Eine Änderung wäre zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016/17 möglich.
- ⇒ Bauliches Auseinanderziehen der vorhandenen Haltestellen bis zum Fahrplanwechsel. Somit würde Platz für den durchgehenden Verkehr geschaffen werden.

Verbindung Tennenlohe in den Abendstunden:

Mehrere Beschwerden liegen über die letzte Fahrt der Linie 290 vor, welche um 23:36 Uhr am Waldkrankenhaus abfährt. Diese Fahrt verkehrt momentan nur bis Hugenottenplatz.

- ⇒ Das Fahrtenangebot wird ab dem 04.04.2016 erweitert. Die letzte Fahrt um 23:36 Uhr, Abfahrt Waldkrankenhaus, wird bis nach Thon verlängert sowie als Linie 30 nochmals zum Hugenottenplatz zurückgeführt. Hierdurch ist der letzte Straßenbahnanschluss in Thon auch gewährleistet.

Anbindung Alterlangen (Neumühle etc.):

Durch die Beanstandungen der entfallenen Linie 288 kommt es an den Haltestellen Neumühle, Veit-Stoss-Str. und Schallershofer Str. zu Umstiegen, insbesondere am Wochenende.

- ⇒ Die Verbindungen wurden geprüft mit dem Ergebnis, dass der Umstieg als zumutbar angesehen wird. Es wird am Wochenende auch auf das Angebot der Linie 281 verwiesen.

Linienwechsler 280 /293:

Bei den Linien 280 und 293 handelt es sich um Linienwechsler. d. h. die Linie 280 geht an der Endhaltestelle „Sebaldussiedlung“ automatisch in die Linie 293 über. Diese Information wurde nicht ausreichend kommuniziert.

- ⇒ Im Nachgang wurde nochmals in einem Pressebericht über den Linienwechsler informiert, des Weiteren wurde diese Information in den Fahrplänen veröffentlicht. Auch in den Fahrzeugen wird nun eine technische Ansage mit diesem Hinweis abgespielt. Auf der VGN-Seite erscheint ein Symbol als Information..

Anschluss an die S-Bahn „Paul-Gossen-Straße“:

- ⇒ Es werden weitere Möglichkeiten geprüft, in bestimmten Tagesstunden den Anschluss an die S-Bahn zu verbessern. Bisher lag der Schwerpunkt darin, den Anschluss von der Sebaldussiedlung kommend an die S-Bahn (Richtung Nürnberg) zu gewährleisten. Durch die vielen Fahrtrichtungen ist eine optimale und perfekte Abstimmung der Anschluss-

möglichkeit aber nicht für alle Linien möglich. Außerdem ist ein störungsfreier Betrieb der S-Bahn in den kommenden Jahren nicht zu erwarten.

Roncalli-Stift – Medi Zentrum:

Fehlende Direktverbindung insbesondere für Senioren des Roncall-Stifts.

⇒ Die Situation wird weiterhin beobachtet. Der Einsatz zusätzlicher Fahrten soll zu gegebener Zeit geprüft werden.

Weitere vorgesehene Veränderungen gemäß Plannetz des VEP:

- Verlängerung der Linie 280 nach Dechsendorf und Spardorf
- Führung der Linien 20 und 280 über die noch zu errichtende Erschließungsstraße Nikolaus-Fiebinger-Str. und nördliche Kurt-Schuhmacher-Straße.

Fazit:

Grundsätzlich ist das neue Liniennetz in Bezug auf das Gesamtkonzept der Stadt Erlangen (Ein- und Auspendlerzahlen von Erlangen) sinnvoll und wird in der 1. Stufe gut angenommen.

Die genannten Verbesserungsmaßnahmen sollen in Zusammenarbeit zwischen ESTW und Verwaltung weiter geprüft und schnellstmöglich umgesetzt werden.

Etwaige bauliche Maßnahmen (z.B. Wendemöglichkeit am Waldkrankenhaus) werden dem UVPA zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt.

Durch eine weitergehende kontinuierliche und zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit zum ÖPVN-Angebot könnten wahrscheinliche noch deutliche Fahrgastzuwächse erreicht 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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Erfahrungsbericht zu den Maßnahmen im Busnetz Erlangen zum Fahrplanwechsel 2015/2016 zur Kenntnis.

Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen sollen weiter untersucht bzw. soweit möglich umgesetzt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt den Erfahrungsbericht zu den Maßnahmen im Busnetz Erlangen zum Fahrplanwechsel 2015/2016 zur Kenntnis.

Die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen sollen weiter untersucht bzw. soweit möglich umgesetzt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 27.1

13/098/2016

Semesterticket: Ausgleichsgarantie

Sachbericht und Begründung

Teilnehmende Hochschulen

Zum Wintersemester 2015/2016 wurde nach dem positiven Votum der Studierenden in der entsprechenden Urabstimmung das Semesterticket an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU), der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm (TH) und der Evangelischen Hochschule Nürnberg eingeführt.

Im November 2015 fand an der Hochschule für Musik Nürnberg eine Urabstimmung über das Semesterticket statt. Von den Teilnehmenden unter den rund 400 Studierenden sprachen sich 64,85 % für das Semesterticket aus. Der Einstieg ins Ticket erfolgt zum Sommersemester 2016.

Im Dezember 2015 fand auch an der Akademie der Bildenden Künste Nürnberg (345 Studierende) eine Urabstimmung statt. Hier sprach sich die Mehrheit der Studierenden (67,7 %) gegen die Teilnahme am Semesterticket aus.

Organisatorische Themen

Nach der Einführung des Tickets im Oktober finden seit Januar 2016 in unterschiedlicher Zusammensetzung Gespräche zwischen Kommunen, VGN, Studentenwerk, Studierenden und Hochschulen statt. Insbesondere von Seiten der Studierenden wurden organisatorische Punkte thematisiert, die in der Folge abgearbeitet werden. U.a. betrifft dies die Frage der Art der Bezahlung, Datenschutz sowie den Online-Auftritt des VGN (Fremdsprachen, Handling).

Kaufquote

Das Semesterticket besteht aus zwei Komponenten, einem verpflichtenden Basisticket und einem freiwilligen Zusatzticket (siehe dazu auch: 13/034/2015). Im ersten Jahr ist für das Basisticket ein Betrag von 65 Euro pro Semester zu entrichten. Damit erhalten alle Studierenden ohne Altersbegrenzung eine Fahrtberechtigung von Montag bis Freitag in der Zeit von 19 Uhr bis 6 Uhr am Folgetag sowie samstags, sonntags und an Feiertagen durchgehend von 0 bis 24 Uhr. Das Zusatzticket berechtigt zur Fahrt von Montag bis Freitag von 6 bis 19 Uhr und kostete im Wintersemester 2015/2016 193 Euro. Für das Sommersemester liegt der Preis bei 199 Euro.

Die Preise beruhen auf der Annahme, dass rund 37,7 % der (damals kalkulierten) ca. 53.000 Studierenden in Nürnberg, Fürth und Erlangen das Zusatzticket kaufen werden. Von der Höhe der Kaufquote ist die Fortführung des Tickets und auch die künftige Preisentwicklung abhängig.

Zum Stichtag 19. Januar 2016 lagen dem VGN relativ stabile Zahlen zur Kaufquote des Zusatztickets im Wintersemester 2015/2016 vor. Diese lag hochschulübergreifend bei 36,81 %.

Hochschule	Kaufquote Zusatzticket
FAU	33,98 %
TH	43,91 %
Ev. Hochschule	49,58 %

Es zeigt sich damit, dass der von den Kommunen angenommene Wert von 37,7 % Kaufquote für das Zusatzticket nahezu erreicht wurde. Für die Fortsetzung des Tickets ist dies eine gute Ausgangsbasis. Bei den Zahlen fällt weiterhin auf, dass die FAU bei der Kaufquote des Zusatztickets gegenüber den anderen beiden Hochschulen abfällt. Dies ist aller Wahrscheinlichkeit nach u.a. damit zu erklären, dass viele Studierende in Erlangen wohnen und den Weg zur Universität zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Eine wohnortgenaue Auswertung steht noch aus.

Ausgleichsgarantie Wintersemester 2015/2016 und Sommersemester 2016

Um einerseits den Einführungspreis für das Semesterticket zu garantieren, aber andererseits auch potentielle Verluste der Verkehrsbetriebe auszugleichen, falls weniger Studierende als erwartet das Zusatzticket erwerben, war eine zunächst auf ein Jahr befristete Ausgleichsgarantie, die die Verkehrsunternehmen einforderten, für die Startphase des Modells notwendig. Die Ausgleichsgarantie betrug für das Wintersemester 2015/2016 860.060 Euro, für das Sommersemester 2016 sind ebenfalls 860.060 Euro angesetzt, so dass sich ein Gesamtbetrag von rund 1,7 Millionen Euro zzgl. anteilig der jährlichen Tarifierung des VGN ergibt.

Diese Ausgleichsgarantie wurde von den Kommunen übernommen. Als gerechter Aufteilungsmaßstab für die jeweiligen Anteile an der Ausgleichsgarantie wurden die Fahrgeldeinnahmen, die die jeweiligen Kommunen durch die Studierenden in 2012 (Jahr der verbundweiten Fahrgasterhebung) erzielt haben, zugrundegelegt.

In die damalige Berechnung flossen die Kommunen ein, welche einen Anteil von mehr als 2 % der Einnahmen durch die Studierenden haben. Dies waren die Städte Nürnberg, Erlangen und Fürth sowie die Landkreise Nürnberger Land, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Roth und Fürth. Entsprechend dieses Maßstabs entfiel auf die Stadt Erlangen ein Anteil von maximal 350.000 Euro. Die Stadt Erlangen hat sich mit Beschluss vom 26. Februar 2015 zur Übernahme einer solchen Ausgleichsgarantie bereiterklärt.

Kommune	Anteil
Stadt Nürnberg	57,34 %
Stadt Erlangen	16,61 %
Stadt Fürth	9,52 %
Landkreis Nürnberger Land	5,91 %
Landkreis Erlangen-Höchstadt	3,31 %
Landkreis Forchheim	2,52 %
Landkreis Roth	2,42 %
Landkreis Fürth	2,37 %

(Annahme: Nur die acht genannten Kommunen und Landkreise beteiligen sich. Es liegen jedoch auch Zusagen von weiteren Kommunen vor, so dass sich hier noch leichte Veränderungen nach unten ergeben.)

Bei einer Gesamtzahl von zum Stichtag 55.000 Studierenden und der Kaufquote von 36,81 % ergibt sich für das Wintersemester 2015/2016 ein fälliger Ausgleich der Kommunen an den VGN in Höhe von rund 74.260 Euro. Unter der Annahme, dass die Kaufquote auch im Sommersemester 2016 bei 36,81 % liegen würde, ergäbe sich für das Sommersemester 2016 ein Ausgleich an den VGN in Höhe von rund 76.570 Euro.

Addiert hätten die Kommunen und Landkreise also eine Gesamtsumme von gerundet 150.825 Euro zu tragen. Für Erlangen ergäbe sich aus dem oben genannten prozentualen Anteil die Summe von 25.052 Euro.

Pro Prozent Abweichung von der durchschnittlichen Kaufquote im Wintersemester 2015/2016 und im Sommersemester 2016 sind insgesamt 169.470 Euro anzusetzen, auf Erlangen bezogen sind es 28.150 Euro pro Prozent Kaufquote Abweichung.

Wie hoch genau der Erlanger Beitrag zur Ausgleichsgarantie sein wird, steht erst dann fest, wenn die Zahlen des Sommersemesters stabil sind. Würde die Kaufquote im Sommersemester 2016 beispielsweise auf 30 % abrutschen, so müsste insgesamt eine Ausgleichssumme von rund 737.000 Euro gezahlt werden. Dies würde für die Stadt Erlangen einen zu zahlenden Gesamtbetrag von rund 122.500 Euro bedeuten.

Fortführung des Semestertickets und Preisfortschreibung

Spätestens Mitte April 2016 muss der VGN in seinen Gremien über die Fortsetzung des Tickets und die Preisfortschreibung entscheiden. Nur mit einer erneut auf ein Jahr befristeten Ausgleichsgarantie können die Preise wie folgt festgelegt werden:

Semester	Basisticket in Euro	Zusatzticket in Euro
Wintersemester 2015/2016	65,00	193,00
Sommersemester 2016	65,00	199,00
NEU: Wintersemester 2016/2017	70,80	199,00
NEU: Sommersemester 2017	70,80	204,20

Diese Preise beinhalten zum einen die regulären „Atzelsberger“ Preiserhöhungen, die alle anderen Tickets auch tragen müssen, und zum anderen beim Basisticket eine Nachholung der „Atzelsberger“ Erhöhung aus dem Sommersemester 2016, in dem man das Basisticket auf dem selben Preisniveau wie das Basisticket im Wintersemester 2015/2016 gehalten hatte.

Würde man keine Ausgleichsgarantie durch die Kommunen zusagen, so würde der Preis für das Zusatzticket im Wintersemester 2016/2017 mindestens zwischen 204 Euro und 207 Euro und im Sommersemester 2017 mindestens zwischen 209 Euro und 212 Euro festgelegt werden.

Ausgleichsgarantie Wintersemester 2016/2017 und Sommersemester 2017

Für das Wintersemester 2016/2017 und das Sommersemester 2017 wird nun vorgeschlagen, dass aufgrund der Verkaufsergebnisse im Wintersemester 2015/2016 eine Verschiebung zugunsten der Kommunen erfolgt, und zwar mit einer Untergrenze von 32 % anstelle der 27 % im Vorjahr bei angenommenen 55.000 Studierenden. Dies würde bedeuten, dass bei angenommenen 55.000 Studierenden eine maximale Ausgleichsgarantie von insgesamt rund 1,0 Mio. Euro fällig werden könnte. Läge die durchschnittliche Kaufquote für das WS 2016/2017 und SS 2017 (bei angenommenen 55.000 Studierenden) zusammen beispielsweise bei 34,0%, so ergäbe sich eine Gesamtausgleichssumme in Höhe von rund 645.000 Euro für die Gebietskörperschaften. Läge die entsprechende Kaufquote bei 37,7%, so müsste keine Ausgleichssumme gezahlt werden.

Nach dem Aufteilungsmaßstab entfällt auf Erlangen bei einer angenommenen Studierendenzahl von 55.000 und einer Untergrenze von 32 % Kaufquote für das Zusatzticket erneut ein Anteil von 16,61 %, also ein Betrag von rund 165.000 Euro. Zur Sicherheit sollte mit einem Betrag von 200.000 Euro kalkuliert werden.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77

Ergebnis/Beschluss:

Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung über den Ablauf der Einführung des Semestertickets zur Kenntnis.

Zur weiteren Unterstützung des Semestertickets im VGN wird der Übernahme einer Ausgleichsgarantie durch die Stadt Erlangen von höchstens 200.000 Euro für die Dauer von einem Jahr zugestimmt. Die dafür notwendigen Mittel sind zum Haushaltsjahr 2017 anzumelden.

Die Verwaltung wird ermächtigt, alle Erklärungen abzugeben und alle Maßnahmen zu treffen, die zur Durchführung dieses Vorhabens notwendig, erforderlich oder zweckdienlich sind.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Stadtrat nimmt den Bericht der Stadtverwaltung über den Ablauf der Einführung des Semestertickets zur Kenntnis.

Zur weiteren Unterstützung des Semestertickets im VGN wird der Übernahme einer Ausgleichsgarantie durch die Stadt Erlangen von höchstens 200.000 Euro für die Dauer von einem Jahr zugestimmt. Die dafür notwendigen Mittel sind zum Haushaltsjahr 2017 anzumelden.

Die Verwaltung wird ermächtigt, alle Erklärungen abzugeben und alle Maßnahmen zu treffen, die zur Durchführung dieses Vorhabens notwendig, erforderlich oder zweckdienlich sind.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 28

Anfragen

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /
Werkausschuss EB77**

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Sitzungsende

am 15.03.2016, 19:45 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Schiefer

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die ödp:

Für die FWG: