

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

(UVP/003/2018)

über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 13.03.2018, 16:00 - 20:40 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 - 16:15 Uhr

Werkausschuss EB77

4. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
5. Grünanlage Güterhallenstraße / Ecke Goethestraße 773/037/2018
Erweiterung und Neuanlage
Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017
Fraktionsantrag Nr. 079/2017 der Freien Wählergemeinschaft
Erlangen F.W.G.
6. Anfragen Werkausschuss EB77

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

7. Mitteilungen zur Kenntnis
- 7.1. Widerrechtliche Kfz-Durchfahrten Bahnhofplatz 613/171/2018
- 7.2. Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 30.1.2018 bis 614/078/2018
16.2.2018
- 7.3. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/137/2018

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 8. | Neuentwicklung unserer Stadt - Antrag der CSU-Fraktion Nr. 202/2015 | PET/014/2018 |
| 9. | Präsentation und Vorstellung des Gutachtens zum Mobilitätskonzept des Universitätsklinikums Erlangen in der nächsten Stadtratssitzung; CSU-Fraktionsantrag 157/2017
Präsentation | 613/174/2018 |
| 10. | Bericht über Erfahrungen des Straßenbahnbaus in Nürnberg in Bezug auf Planungen StUB in Erlangen
Präsentation | VI/138/2018 |
| 11. | Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017 bzgl. Anschaffung einer angemessenen Zahl von Geschwindigkeitsanzeigetafeln | 614/077/2018 |
| 12. | Zentraler Busverknüpfungspunkt im Bereich Innenstadt | 613/157/2017/1 |
| 13. | Lückenschluss des Regnitzradweges bei Eltersdorf (Bebauungsplan Nr. E 392); Antrag aus Bürgerversammlung Eltersdorf vom 5.10.2017 | 613/168/2018 |
| 14. | Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den Ortsteilen Kosbach, Häusling und Steudach und Planung eines Kreisverkehrs auf der Ostseite von Häusling
CSU-Fraktionsantrag Nr. 034/2015 vom 02.03.2015 und FWG-Fraktionsantrag Nr. 099/2015 vom 20.06.2015 | 613/158/2017 |
| 15. | Schaffung von Parkraum für PKWs und Fahrräder mit Parkleitsystem im Bereich der Erlanger Universitätskliniken sowie Optimierung der Linienführung des ÖPNV im Hinblick auf die Schichtzeiten; Antrag 003/2018 der ÖDP/FWG-Ausschussgemeinschaft | 613/170/2018 |
| 16. | Antrag aus der 1. Sitzung Stadtteilbeirates Ost vom 14.09.2017; Allee am Röthelheimpark / Ludwig-Erhard-Straße: Rückbau der Querungsmöglichkeit | 613/172/2018 |
| 17. | Verbreiterung des Geh- und Radweges entlang der Egon-von-Stephanie-Halle;
Anträge aus der Bürgerversammlung Röthelheimpark vom 18.05.2017 und aus der 1. Sitzung des Stadtteilbeirates Ost vom 14.09.2017 | 613/164/2018 |

- | | | |
|-----|--|--------------|
| 18. | Verbreiterung des vorhandenen Fuß- und Radweges entlang der Eltersdorfer Straße und der Fürther Straße;
Antrag aus der 3. Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck vom 17. Oktober 2017 | 613/173/2018 |
| 19. | Bestellung von Eventualpositionen bei Vergabe des S-Bahn-Netzes Nürnberg; Fraktionsantrag Nr. 053/2016 von Grünen Liste | 613/175/2018 |
| 20. | Umsetzung Strategie Entwicklung von neuem Wohnungsbau in Erlangen -
Erhöhung der Quote für geförderten Mietwohnungsbau
(Anfrage Stadtrat Herr Höppel UVPA 24. Oktober 2017,
Fraktionsantrag Nummer 160/2017 SPD-Fraktion und Grüne Liste) | 611/208/2017 |
| 21. | Bebauungsplan Nr. 470 der Stadt Erlangen
- Geh- und Radweg Bruck-Frauenaurach - mit integriertem
Grünordnungsplan;
hier: Aufstellungsbeschluss | 611/221/2018 |
| 22. | Anfragen | |

Werkausschuss EB77

TOP 4

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

keine

TOP 5

773/037/2018

Grünanlage Güterhallenstraße / Ecke Goethestraße Erweiterung und Neuanlage

Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017

Fraktionsantrag Nr. 079/2017 der Freien Wählergemeinschaft Erlangen F.W.G.

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017 wurde gemäß Protokoll Punkt 8 der Antrag auf Erweiterung und Neugestaltung der Grünanlage an der Güterhallenstraße mehrheitlich befürwortet.

Die FWG beantragt, die öffentliche Freifläche Ecke Güterhallen-/Goethe-/Südliche Stadtmauerstraße zu einer attraktiven, parkähnlichen innerstädtischen Ruhe- und Spielfläche („Minipark“) aufzuwerten, die Verwaltung zu beauftragen, hierfür ein Konzept zu erstellen und entsprechende Haushaltsmittel für die Umsetzung im Haushalt 2018 einzusetzen

Die öffentliche Freifläche wurde vor ca. 15 Jahren als Verweilbereich mit Sitzmöglichkeiten und einigen Spielgeräten errichtet und mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt.

Vor einigen Jahren wurde ein Spielgerät entfernt und ein Unterstand aufgestellt.

Die Fläche wird von Bürger/innen aller Altersgruppen frequentiert und ist auch bei Jugendlichen als Treffpunkt beliebt. Die beiden noch vorhandenen Spielgeräte werden wenig genutzt.

Die öffentliche Grünfläche ist etwas in die Jahre gekommen.

Der Biergarten im östlichen Teil des Grundstücks ergänzt die öffentliche Grünfläche.

Die Trauerweide und der Kiesbelag bieten gute Voraussetzungen für eine Außengastronomie. Sandsteinquader und eine Hecke fassen den Biergarten ein, ohne ihn zu stark abzugrenzen.

Der mittlerweile entfernte Zaun sollte zukünftig nicht mehr errichtet werden, so dass die WC-Anlage besser wahrnehmbar ist. Der Biergarten bietet im Sommer in den Abendstunden auch eine gewisse soziale Kontrolle für die etwas abgelegene WC-Anlage.

Die Abt. 610 und EB 77 sprechen sich für die Beibehaltung des Biergartens aus. Die vom Bürger vorgeschlagene Erweiterung der Grünanlage unter Einbeziehung der Biergartenfläche wird nicht angestrebt.

Die Aufwertung der Grünfläche zu einer Ruhe- und Spielfläche mit attraktiver Freizeitnutzung wurde im KFA abgelehnt. Mittel stehen derzeit nicht zur Verfügung.

Die öffentliche Grünfläche soll mittelfristig als Verweilbereich attraktiver gestaltet und die Aufenthaltsqualität für alle Altersgruppen erhöht werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Grünfläche soll mittelfristig umgestaltet und aufgewertet werden.

Der Baumbestand ist zu erhalten und stadtökologische Belange sowie der Denkmalschutz zu berücksichtigen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird eine Planung zur Aufwertung der öffentlichen Grünfläche veranlassen.

Es findet eine Abstimmung mit den betroffenen Dienststellen statt.

Die Maßnahmen sollen unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Ressourcen geplant und umgesetzt werden. Aufgrund anderer Maßnahmen der Abt. Stadtgrün kann derzeit kein Planungs- und Realisierungszeitraum festgelegt werden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel sind bei Bedarf zur Verfügung zu stellen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ ca. 75.000	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 Stadtrat Prof. Dr. Moll stellt folgenden Änderungsantrag:
Die Verwaltung soll vor einer weiteren Bearbeitung weitere Varianten vorstellen.
Der Antrag wurde mit 12 : 2 Stimmen abgelehnt.

Es wird um eine gesonderte Abstimmung der einzelnen Sätze des Antrags gebeten. Hierzu besteht Einverständnis.

Satz 1:

Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen zur Aufwertung der Grünanlage durchzuführen.
Der Antrag wird mit 14 : 0 Stimmen einstimmig angenommen.

Satz 2:

Der Antrag aus der Bürgerversammlung ist damit bearbeitet.
Der Antrag ist mit 12 : 2 Stimmen mehrheitlich angenommen.

Satz 3:

Der Antrag der FWG 079/2017 ist damit bearbeitet.
Der Antrag ist mit 12 : 2 Stimmen mehrheitlich angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, Maßnahmen zur Aufwertung der Grünanlage durchzuführen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung ist damit bearbeitet.
Der Antrag der FWG 079/2017 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 6

Anfragen Werkausschuss EB77

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

Protokollvermerk:

Es werden folgende Anfragen gestellt:

1. UVP-Beirat Grasse weist darauf hin, dass seit einiger Zeit Diskrepanz zwischen den tatsächlichen und den im Internet veröffentlichten Abholzeiten besteht. Herr Redel/EB 77 sagt Prüfung zu.

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

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

Protokollvermerk:

Es werden folgende Anfragen gestellt:

1. UVP-Beirat Grasse weist darauf hin, dass seit einiger Zeit Diskrepanz zwischen den tatsächlichen und den im Internet veröffentlichten Müll-Abholzeiten im Membacher Weg besteht. Herr Redel/EB 77 sagt Prüfung zu.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Es werden folgende Anfragen gestellt:

1. UVP-Beirat Grasse weist darauf hin, dass seit einiger Zeit Diskrepanz zwischen den tatsächlichen und den im Internet veröffentlichten Abholzeiten besteht. Herr Redel/EB 77 sagt Prüfung zu.

TOP 7

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Protokollvermerk:

Mündliche Mitteilungen zur Kenntnis:

1. Herr berufsmäßiger Stadtrat Weber berichtet von einem Modellprojekt der AGFK. Es handelt sich um ein zweistufiges Verfahren. Die Stadt Erlangen bekundet in einem ersten Schritt ihr Interesse an der Projektbeteiligung. Eine konkrete Bewerbung wird dann in einer zukünftigen Ausschuss-Sitzung behandelt.

TOP 7.1

613/171/2018

Widerrechtliche Kfz-Durchfahrten Bahnhofplatz

In Zusammenhang mit einer möglichen Ausweisung der Goethestraße als Fahrradstraße hat die Verwaltung die Verkehrsmengen in der Goethestraße an verschiedenen Standorten über 24 Stunden erhoben (Überprüfung gemäß Fraktionsantrag 001/2018 der Grüne Liste Fraktion).

Hierbei wurden auch die widerrechtlichen Durchfahrten von Kfz über den Bahnhofplatz erfasst. Insgesamt beläuft sich die Anzahl an widerrechtlichen Kfz-Durchfahrten am Tag der Verkehrszählung auf **653/24 h** (23. und 24.1.2018). Davon 540 in Fahrtrichtung Süden und 113 in Fahrtrichtung Norden.

Demgemäß muss festgestellt werden, dass die Durchfahrtssperre am Bahnhofplatz von einer Vielzahl an Autofahrern ignoriert wird. Die Polizeiinspektion Erlangen ist über den Sachverhalt informiert.

Die weiteren Ergebnisse der Verkehrszählung (Radfahrer und Kfz in der Goethestraße) werden derzeit ausgewertet. Über die Ergebnisse wird dem Ausschuss in einer der nächsten Sitzungen berichtet.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.2

614/078/2018

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 30.1.2018 bis 16.2.2018

In der Zeit vom 30.01.2018 bis zum 16.02.2018 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen:

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	30.01.2018	Am Ehrenfriedhof Umwandlung einer gebührenpflichtigen Kurzparkzone in eine Kurzparkzone mit Parkscheibenpflicht am Parkplatz „Am Ehrenfriedhof“.
2.	07.02.2018	Haundorfer Straße/Adenauerring/Häuslinger Straße Auftragen von Leitlinien- und Pfeilmarkierungen im Bereich der Einmündungen Haundorfer Straße/Adenauerring/Häuslinger Straße.
3.	08.02.2018	Goerdelerstraße Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Bereich der Wendepalte der Goerdelerstraße.
4.	08.02.2018	Am Brucker Bahnhof Beschilderung der Wendepalte „Am Brucker Bahnhof“ mit einem absoluten Haltverbot.
5.	16.02.2018	Stintzingstraße Kennzeichnung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Südseite der Stintzingstraße vor dem Anwesen Nr. 15.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Dees bittet, die Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt zu erheben.
Hierüber besteht Einverständnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Dees bittet, die Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt zu erheben.
Hierüber besteht Einverständnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.3

VI/137/2018

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA auf. Sie enthält 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.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 8

PET/014/2018

Neuentwicklung unserer Stadt - Antrag der CSU-Fraktion Nr. 202/2015

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Städte sind einem ständigen Wandel und dauernden Anpassungen unterworfen. In den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird Erlangen mit Transformationsprozessen von der Produzierenden Stadt hin zum Dienstleistungsstandort und räumlichen Verschiebungen auf den unterschiedlichsten Ebenen konfrontiert sein. Im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung sind Zielsetzungen und Handlungsfelder zu definieren, um für die Stadt und ihre Gesellschaft optimalen Möglichkeitsräume an den richtigen Stellen zu bieten. Das Handeln danach ist als ein kontinuierlicher Prozess zu verstehen, der sich auf immer neue Veränderungen einstellen muss.

Die Handlungsfelder in Bezug auf räumliche Veränderungen sind vielfältig. Verkehr, Wohnen und Wirtschaft sind eine Auswahl an Bausteinen der Stadtentwicklung. Wesentliche Bedeutung bei räumlichen Entwicklungsprozessen kommt aber auch den großen Arbeitgebern der Stadt Erlangen und der Region zu, wie dem Technologiekonzern Siemens und der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg nebst Klinikum.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung nutzt Planungsinstrumente mit denen die Raumordnung und städtebauliche Entwicklung der Kommune gesteuert werden, sog. förmliche Bauleitplanverfahren. Konkret sind die beiden Instrumente der Bauleitplanung der Flächennutzungsplan (FNP) und der Bebauungsplan (B-Plan). Neben den förmlichen Bauleitplanverfahren hat die Kommune jedoch auch die Möglichkeit der Erstellung informeller städtebaulicher Planungen. Diese besitzen allerdings nicht die rechtliche Bindungswirkung der förmlichen Bauleitplanverfahren. Informelle städtebauliche Planungen können beispielsweise der Erarbeitung von Planungskonzepten oder der Überprüfung der Machbarkeit einzelner Projekte dienen. Die geschieht in der Regel durch die Beteiligung externer Planung- und Beratungsbüros. Häufig wird mittels einer vorab erstellten informellen Planung ein förmliches Bauleitplanverfahren vorbereitet.

Bis heute wurde eine Vielzahl von ergänzenden Untersuchungen, Studien, Entwicklungskonzepten etc. (sog. informelle Planungen) zu den einzelnen Handlungsfeldern der (Innen)Stadtentwicklung erstellt und vom Stadtrat beschlossen.

Die Stadtentwicklung in Erlangen stützt sich somit auf eine Vielzahl von Instrumenten der räumlichen Planung und Stadtentwicklung, die in Dialog- und Planungsprozessen mit allen beteiligten Akteuren entsprechend dem jeweiligen Handlungsfeld ständig aktualisiert, weiterentwickelt und vertieft werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur konkreten Anfrage ist das **Integrierte Handlungskonzept Innenstadt** von 2004 als zentrales Strategiepapier für die Innenstadtentwicklung Erlangens zu nennen.

Ausgehend vom Handlungsbedarf, stellt das IHK ein auf die Realisierung von erforderlichen Maßnahmen und Projekten ausgerichtetes Programm der Stadt Erlangen aus den unterschiedlichsten Themenbereichen dar. Es zeigt auf, wie aus dem Zusammenwirken einzelner Akteure ein ganzheitlicher, auf Synergieeffekte und Wirtschaftlichkeit orientiert Prozess werden kann. Zudem kann ein solcher Prozess nur dann erfolgreich und nachhaltig sein, wenn er die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger erfährt. Aus diesem Grund kommt der Aktivierung und Beteiligung ein besonderer Stellenwert innerhalb des Integrierten Handlungskonzeptes zu.

Im Integrierten Handlungskonzept Innenstadt von 2004 wurden nachfolgende Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung mit entsprechenden Unterpunkten definiert. Nach wie vor bestimmen die im IHK dargelegten Zielsetzungen und Handlungsfelder das Handeln der Stadtentwicklung:

Innenstadtentwicklung, Städtebau, Verkehr

- Innenstadtentwicklung
- Öffentlicher Raum - Aufwertung
- Verkehr - Verbesserung der Infrastruktur
- Bevölkerungsentwicklung - Vorbeugung gegen soziale Segregation

Öffentliche kulturelle und soziale Einrichtungen

- Sicherung kultureller Einrichtungen
- Weiterentwicklung sozialer Einrichtungen

Gewerbe, Einzelhandel

- Einzelhandel - Minderung des Kaufkraftabflusses
- Investitionsanreize schaffen
- PublicPrivatePartnership stärken
- Stadtmarketing weiterentwickeln

Private Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung

- Private Sanierungsmaßnahmen - Aktivierung Investitionsanreize - schaffen
- Wohnumfeld und private Freiflächen – Aufwertung
- Energetische Maßnahmen - Gebäudesanierung

Aktivierung und Beteiligung

- Information und Öffentlichkeitsarbeit
- Quartiermanagement
- Soziale und kulturelle Netzwerke
- Initiative „Kinderfreundliche Stadt“

Die bereits 2004 dargelegten kurz- und mittelfristigen Handlungsempfehlungen und räumlichen Sanierungsschwerpunkte sind in weiten Teilen bereits realisiert bzw. weiterentwickelt worden. Hier anzuführen sind beispielsweise die Neugestaltung Wasserturmstraße, die Sanierung des Stutterheim'schens Palais oder die Verstetigung des Stadtmarketing (u.v.m.). Die Umsetzung der langfristigen Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für das Innenstadtentwicklungsgebiet erfolgt im Sinnen eines ganzheitlichen Ansatzes laufend. Die momentan größte Baumaßnahme im Gebiet ist die Generalsanierung und Erweiterung des Kultur- und Bildungscampus (KuBiC) Frankenhof.

Das aktuelle Innenstadtentwicklungsgebiet umfasst zwei Sanierungsgebiete: das Sanierungsgebiet "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz" und das Sanierungsgebiet "Nördliche Altstadt". Gegenstand der Sanierung ist in erster Linie die Aufwertung des Gebietes durch die Förderung von Baumaßnahmen bei öffentlichen Gebäuden, die Umgestaltung von Straßen, Plätzen und anderen öffentlichen Bereiche sowie die Unterstützung von privaten Initiativen bei Gebäudesanierungen.

Im Folgenden wird eine Auswahl an aktuell bestehenden Programmen, Konzepten und Prozessen dargestellt, die zur strategischen Entwicklung der Erlanger Innenstadt dienen. Die Beispiele folgen in ihren Zielsetzungen und Handlungsfeldern dem Integrierte Handlungskonzept Innenstadt von 2004.

• **Einzelhandelskonzept**

Das Standortkonzept für den Einzelhandel von 2011 soll als Orientierungs- und Entscheidungsgrundlage für die kommunale Stadt- und Standortentwicklung dienen. Insbesondere liegt hier ein wesentliches Augenmerk auf der Bewertung von Ansiedlungsbegehren großflächiger Einzelhandelsbetriebe, sowohl bei Ansiedlungen innerhalb Erlangens als auch bei Planungen in den Nachbarkommunen. Im Rahmen des Standortkonzeptes erfolgte eine Einordnung der bestehenden Einkaufslagen Erlangens in eine Zentren- und Standortstruktur. Des Weiteren wurden die sog. zentralen Versorgungsbereiche festgelegt und räumlich abgegrenzt.

Mit der Ausweisung und räumlichen Abgrenzung über das Stadtgebiet verteilter zentraler Versorgungsbereiche werden zwei wesentliche Ziele verfolgt. Zum einen die räumliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung gemäß der städtebaulichen Zielsetzungen (vgl. Integriertes Handlungskonzept (IHK) Innenstadt). Zum anderen Ausweisung schutzwürdiger Bereiche i. S. des Baugesetzes, d. h. diese Bereiche dürften in ihrer Funktionsfähigkeit (kein Wettbewerbsschutz) durch Einzelhandelsneansiedlungen in der Standortkommune sowie in Nachbarkommunen nicht geschädigt werden. Diese beiden Grundsätze haben weiterhin Gültigkeit und werden beachtet.

Das Einzelhandelskonzept wurde durch die Verwaltung in Zusammenarbeit mit einem externen Planungs- und Beratungsbüro erarbeitet.

- **Neu konzipierter Wohnungsbericht und Strategiepapier „Entwicklung von neuem Wohnungsbau in Erlangen“**

Erlangen gehört zu den wachsenden Städten in Deutschland. Ein außergewöhnlich hohes Angebot an Arbeitsplätzen und kurze Wege in einer durchgrünten Stadt machen Erlangen zu einem sehr beliebten Wohnstandort für eine Vielzahl von Menschen. So ist auch die Zahl der Haushalte in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Das Bevölkerungswachstum und die Zunahme der Haushalte hängen maßgeblich mit dem Bau neuer Wohnungen in Erlangen zusammen. Die Nachfrage nach Wohnimmobilien in Erlangen ist konstant hoch und kann auch für die Zukunft von einem ähnlich hohen Maß bestätigt werden (bspw. Ausbau von Arbeitsplätzen durch den neuen Siemens-Campus).

Über die kommenden Jahre hinaus zeichnen sich jedoch im Verhältnis zum Bedarf nur geringe realisierbare Innen- und Außenentwicklungspotentiale für neue Wohnungen ab. Die Potentiale, die es zu entwickeln gibt, werden entsprechend aller geltender Kriterien geprüft und im Rahmend des Baurechts in die Realisierung gebracht. Hierbei werden stets sämtliche Belange geprüft und in Abwägung gebracht.

Um einen umfassenden Überblick über die aktuelle Lage auf dem Erlanger Wohnungsmarkt zu erhalten wird im zweijährigen Abstand der Wohnungsbericht neu aufgelegt. Der Bericht zeigt Entwicklungstendenzen auf. Zudem wird das städtische Handeln in den verschiedenen wohnungspolitischen Feldern vorgestellt. Zudem wurde 2013 auf der Grundlage des Wohnungsberichts von 2012 das Strategiepapier „Entwicklung von neuem Wohnungsbau in Erlangen“ erarbeitet. Es stellt eine Basis für die zukünftige Entwicklung von neuem Wohnungsbau in Erlangen dar. Es werden Ziele formuliert und Handlungsfelder zu zur mittel- und langfristigen Umsetzung aufgezeigt.

- **Gewerbeflächenentwicklung**

Der Standort Erlangen zeichnet sich durch eine einzigartige Verbindung von innovativer Wissenschaft, mittelständischem Gewerbe, großen Unternehmen und High-Tech-Firmen aus. Allerdings steht der hohen Nachfrage nach Betriebsflächen im Stadtgebiet eine geringe Anzahl an verfügbaren Gewerbegrundstücken gegenüber. Für Betriebe wird es immer schwieriger, passende Flächen zu finden. In der Vergangenheit hat dies wiederholt dazu geführt hat, dass Firmen ins Umland abgewandert sind.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden im Oktober 2017 durch den Stadtrat Leitlinien (u. A. in Bezug auf die Sicherung von Bestandgebieten, der Innenentwicklung oder der Entwicklung neuer Gewerbeflächen) beschlossen, welche die Ziele der gewerblichen Entwicklung in Erlangen strukturieren und neu ausrichten sollen. Zudem ist die Notwendigkeit der Gewerbegebietsentwicklung in der Stadtgesellschaft derzeit nur wenig präsent. Hierzu soll durch eine zielgruppengenaue und frühzeitige Beteiligung Bürgerinnen und Bürger sowie Stakeholder eingebunden werden.

- **Verkehrsentwicklungsplan**

Der Verkehrsentwicklungsplan zeigt auf, wie sich der Verkehr in der Zukunft entwickeln kann und soll, um den Anforderungen der Stadtbevölkerung gerecht zu werden. Dazu gehört auch, die Verknüpfungen in die Region sicherzustellen. Neue Erkenntnisse und eine kritische Überprüfung der bisherigen Planungen liefern hier eine wichtige Grundlage für die Planfortschreibung. Erweitert und ergänzt werden diese um intensive Diskussionen mit verschiedenen Erlanger Akteuren. Darüber hinaus werden verschiedene Möglichkeiten der Beteiligung geschaffen, so dass sich die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig und aktiv in die Entwicklung der Planinhalte einbringen können. Hierzu dient in erster Linie das Forum bestehend aus insgesamt 29 Vertretern von Interessensverbänden, Vereinen, Initiativen und großen Arbeitgebern Erlangens. Neben dem projektbegleitenden Forum VEP, welches bereits seit 2013 zu den unterschiedlichsten Themen seine Arbeit aufgenommen hat, finden im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens weitere Bürgerinformationen statt.

Der Verkehrsentwicklungsplan wird durch die Verwaltung gemeinsam mit einem externen Planungsbüro erarbeitet und begleitet.

- **Stadt-Umland-Bahn**

Die Stadt-Umland-Bahn ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das an die bestehende Nürnberger Straßenbahn anschließt und neu in das bestehende Erlanger Stadtgebiet integriert wird und bis nach Herzogenaurach führen soll. Zu diesem Zweck wurde 2016 der Zweckverband Stadtumlandbahn durch die drei Städte Nürnberg, Herzogenaurach und Erlangen gegründet.

Die Projektstruktur ist aufgebaut und auch das breit angelegte Dialog-Forum zur Planung der Stadt-Umland-Bahn ist gestartet. Im weiteren Verfahren soll geklärt werden, wo die Trasse verlaufen soll. Neben den Rahmenbedingungen der Förder- und Genehmigungsfähigkeit muss die StUB entsprechend den beschlossenen Zielvorstellungen der drei Städte eine schnelle Verbindung zwischen den Verkehrs-, Siedlungs- und Arbeitsschwerpunkten der Region leisten.

Zudem arbeitet die Verwaltung gemeinsam mit einem externen Büro daran, das Projekt städtebaulich zu begleiten und die entsprechenden Flächennutzungen und Entwicklungspotentiale entlang der möglichen StUB-Trasse zu ordnen.

- **Entwicklung des Universitätsklinikum**

Die betriebliche und bauliche Entwicklung des Universitätsklinikums Erlangen wurde in den letzten Jahrzehnten durch das im Jahr 1988 erstellte „Bauliche Struktur- und Entwicklungskonzept mit städtebaulichem Ideenwettbewerb“ bestimmt.

Dieses Entwicklungskonzept wurde in den Jahren 2000 und 2001 durch zwei Struktur- und Entwicklungsgutachten ergänzt. Die betrachteten Zeiträume betragen hier jeweils 10 und 12 Jahre.

Federführend durch das Staatliche Bauamt werden aktuell, ausgehend von der heutigen Ist-Situation und unter Betrachtung der ständigen Weiterentwicklung in Medizin, Patientenversorgung, Forschung und Lehre, zukünftige Anforderungen an eine moderne Universitätsklinik untersucht. Ziel ist es, eine zukunftsfähige medizinische Fakultät zu definieren und die betriebliche und vor allem bauliche Entwicklung für die nächsten 20 Jahre zu definieren.

Es wird ein übergreifender Entwicklungsplan erarbeitet werden, der auch konkrete Einzelentwicklungen und Projekte für die nähere Zukunft vordenkt und strukturiert und somit die Grundlage für eine gezielte stufenweise Umsetzung schafft.

Die Nachnutzung des Areals der Philosophischen Fakultät wird einer der nächsten Bausteine in der Entwicklung des Universitätsklinikums sein. Demnächst sollen erste Überlegungen im Stadtrat vorgestellt werden.

- **Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Entwicklung der Innenstadtstandorte**

Die FAU hat unterschiedliche Standorte im Stadtgebiet, die eher organisch und aus den Bedarfen heraus entstanden sind. Der Freistaat hat sich das Ziel gesetzt, mit einem Masterplan Innenstadt Klarheit und Orientierung für die Aufstellung der Universität in der Stadt zu schaffen. Als ein zentraler innerstädtischer Raum der Entwicklungen der FAU hat sich die Achse zwischen der Universitätsstraße im Norden und dem sogenannten „Himbeerpalast“ an der Werner-von-Siemens-Straße im Süden herauskristallisiert. Entlang dieser Achse liegen neben städtischen Kultureinrichtungen wie zum Beispiel die Volkshochschule, der gerade in der Sanierung Bau befindliche Kultur- und Bildungscampus (KuBiC) eine Vielzahl universitärer und universitätsnaher Einrichtungen wie die zentrale Universitätsbibliothek, das Studierendenhaus mit Mensa, Studentenwohnheime und Hörsaalgebäude. Zugleich wird die Achse im Süden neben der universitären Nutzung auch künftig durch Wohn- und Gewerbenutzung geprägt sein. In der Summe entfaltet sich eine Art „Wissens- und Kulturachse“ mit einer Vielzahl städtischer Kultureinrichtungen sowie großen Teilen der Philosophischen Fakultät, Einrichtungen des Studentenwerks und auch in Zukunft ausgeprägter Gewerbe- und Wohnnutzung.

Derzeit wird durch die Verwaltung gemeinsam mit der FAU eine Vortragsreihe (Juni/Juli 2018) zum Thema „Universitätsentwicklung im räumlichen Kontext“ vorbereitet. Im Anschluss an die Reihe sollen die Erkenntnisse und Impulse der Referenten aufgenommen werden und für die weitere Entwicklung der „Wissens- und Kulturachse“ angewandt werden. Ziel ist es darüber hinaus, den Prozess mit der FAU aufrecht zu erhalten und gemeinsam begleitet durch Externe die universitären Entwicklungen in der Innenstadt städtebaulich zu integrieren.

- **SIEMENS Mitte (als Ankündigung auf die Zentralisierung der Arbeitsstätten auf dem neuen Forschungs-Campus 2013)**

Die Firma Siemens ist im Begriff, ihr ca. 55 ha großes Forschungs- und Entwicklungsgelände im Süden der Stadt völlig neu zu strukturieren und den größten Teil der über das Stadtgebiet verteilten Arbeitsstätten an einem Standort zu bündeln. Der in mehrere Module gegliederte Prozess befindet sich bereits in der Umsetzung, sukzessive wird durch die Stadt Baurecht geschaffen und durch die Fa. Siemens umgesetzt.

Mit dem Zusammenschluss der Arbeitsplätze am Campus werden – in noch nicht genau geklärtem Umfang und ohne konkrete zeitliche Horizonte – Gebäude im Bereich der Werner-von-Siemens-Straße (sog. Siemens Mitte) frei, die einer Nachnutzung bedürfen. Dabei soll der Quartierscharakter im Hinblick auf einen Dienstleistungs- und Bürostandort für die Zukunft bestätigt werden und erhalten bleiben. Als einer der ersten und bedeutendsten Impulse für das gesamte Quartier wird der geplante Umzug der Philosophischen Fakultät in den Himbeerpalast gesehen. Der endgültige Vertragsabschluss zwischen Freistaat und Universität steht noch aus. Als zweiter Schlüsselbereich in diesem Quartier wird das Areal Werner-von-Siemens-Straße 65-69 (Bereich sog. Glaspalast und Elefantentreppe) durch seine städtebauliche Prägnanz gesehen. Hier wurde bereits zu zwei Eigentümergebüden eingeladen und gemeinsame Gespräche geführt. Die folgenden Entwicklungsschritte sieht die Nutzungsdefinition des zu erhaltenden Quartierscharakters im Hinblick auf einen Dienstleistungs- und Bürostandort vor. In den Randbereichen im Übergang zum umliegenden westlichen Wohnquartier ist eine entsprechende Nutzung denkbar. Zur konkreten Gestaltung der Nutzung des Quartiers ist ein konkurrierendes Verfahren vorgesehen, dass die Qualität der Entwicklung sichern soll.

Die Prozesse im Bereich Siemens Mitte sind eng mit den Entwicklungen der FAU verzahnt (vgl. Himbeerpalast als Teil der „Wissens- und Kulturachse“).

FAZIT

Die Auswahl der aufgezeigten Programme, Konzepte und Prozesse zeigt die prosperierende städtebauliche Entwicklung Erlangens. Mit dem Integrierten Handlungskonzept (IHK) Innenstadt von 2004 liegt ein zentrales Strategie- und Handlungspapier für die Innenstadtentwicklung Erlangens vor, das nach wie vor Gültigkeit in Bezug auf die Inhalte besitzt. Die darin beschriebenen grundsätzlichen Zielsetzungen und Handlungsfelder der Stadtentwicklung bestimmen das Verwaltungshandeln. Insofern besteht kein weiterer Handlungsbedarf in Bezug auf die Erstellung eines neuen Handlungskonzepts für die Erlanger Innenstadt, sondern das konsequente Handeln nach den Zielen der vorhandenen Konzepte.

Die Einbindung externer Planungsbüros und deren Beratungsleistung sind für eine Vielzahl von Programmen, Konzepten und Prozessen unerlässlich, was auch von Seiten der Verwaltung stets berücksichtigt wird. Die langjährige Erfahrung und „Sicht von außen“ der beauftragten Spezialisten ist für eine nachhaltige Stadtentwicklung entscheidend und wird im Regelfall projektbegleitend eingeholt, wie dies auch bei den vorab genannten Projekten der Fall ist.

Zudem basiert die Innenstadtentwicklung in Erlangen auf städtebaulichen Planungen und Konzepten, die in einem lebendigen Dialog- und Planungsprozess mit allen beteiligten Akteuren entsprechend dem jeweiligen Handlungsfeld ständig aktualisiert, weiterentwickelt und vertieft 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:

Die CSU-Fraktion beantragt die Vertagung des Tagesordnungspunkts in die nächste Sitzung. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die CSU-Fraktion beantragt die Vertagung des Tagesordnungspunkts in die nächste Sitzung. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

vertagt

TOP 9

613/174/2018

Präsentation und Vorstellung des Gutachtens zum Mobilitätskonzept des Universitätsklinikums Erlangen in der nächsten Stadtratssitzung; CSU-Fraktionsantrag 157/2017

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 157/2017 beantragt die CSU-Fraktion, dass das Mobilitätskonzept Universitätsklinikum Erlangen dem Stadtrat präsentiert wird.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Stand des Mobilitätskonzeptes Universitätsklinikum, der derzeit eine verkehrliche Analyse der Bestandssituation beinhaltet, wird im UVPA in der Sitzung am 13. März 2018 vorgestellt.

Zum weiteren Vorgehen in Bezug auf das Mobilitätskonzept wird auf Beschlussvorlage 613/170/2018 verwiesen. Die Abstimmung mit der Stadt erfolgt dann im Anschluss an die Vorstellung.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Über die Konkretisierung des Mobilitätskonzeptes wird dem Ausschuss Ende 2. Quartal 2018 erneut berichtet, wenn abgestimmte Ergebnisse vorliegen.

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. Das Gutachten zum Mobilitätskonzept Universitätsklinikum Erlangen wird zur Kenntnis genommen.
2. Der CSU-Fraktionsantrag 157/2017 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Das Gutachten zum Mobilitätskonzept Universitätsklinikum Erlangen wird zur Kenntnis genommen.
4. Der CSU-Fraktionsantrag 157/2017 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0 Stimmen

TOP 10

VI/138/2018

Bericht über Erfahrungen des Straßenbahnbaus in Nürnberg in Bezug auf Planungen StUB in Erlangen

Auf Wunsch der FDP Fraktion erfolgt ein Erfahrungsbericht zum Straßenbahnbau – insbesondere Thon-Wegfeld – im Hinblick auf die Planungen zur StUB in Erlangen durch einen Vertreter der VAG.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11

614/077/2018

**Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017 bzgl.
Anschaffung einer angemessenen Zahl von Geschwindigkeitsanzeigetafeln**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Höhere Sensibilisierung für die gefahrenen Geschwindigkeiten;
bessere Akzeptanz und Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten im Stadtgebiet.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Anschaffung, Betrieb und Wartung von Geschwindigkeitsdisplays im Stadtgebiet.
Bereitstellung der erforderlichen Personal- und Finanzressourcen zur Durchführung der Aufgabe. Die neue Aufgabe ist in den Aufgabengliederungsplan aufzunehmen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

In der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 30.11.2017 wurde u. a. der Antrag gestellt, dass die Stadt Erlangen eine angemessene Zahl an Geschwindigkeitsanzeigetafeln anschafft und diese an sensiblen Orten aufstellt (vgl. Anlage). Im Zuge der Bürgerdiskussion wurde die angemessene Zahl als z. B. 20 Stück konkretisiert. Der Antrag wurde mit Mehrheit der Stimmen der anwesenden Bürgerinnen und Bürgern angenommen.

Allgemeines:

Gegenwärtig verfügt die Erlanger Verkehrswacht über nur noch ein Geschwindigkeitsanzeigergerät. Die Aufstellung und Betreuung der Geschwindigkeitsanzeige erfolgt durch das städtische Tiefbauamt. Das Gerät wird nach Vorgabe der Verkehrswacht entsprechend einer mit der Verkehrsbehörde abgestimmten Liste an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet eingesetzt. Bei den Standorten handelt es sich hauptsächlich um sensible Bereiche wie Schulen, Kindergärten usw.. Der Standortwechsel erfolgt gegenwärtig in einem 1- bis 2-wöchigen Turnus.

Einschätzung der Verwaltung und Polizei:

Verwaltung und Polizei sind der Auffassung, dass der Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und besseren Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten beiträgt. Eine Erhöhung der Zahl der eingesetzten Geräte würde sich positiv auf das Geschwindigkeitsverhalten auswirken. Allerdings dürfte ein inflationärer Einsatz die Akzeptanz und die Wirkungen auf das Einhalten der Geschwindigkeiten eher reduzieren. Eine Erhöhung auf fünf Geräte ist seitens der Verwaltung und Polizei sinnvoll und hätte noch einen positiven Effekt auf das Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer.

Seitens der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Betreuung des Gerätes der Verkehrswacht um freiwillige Leistungen handelt, welche folgende Arbeiten beinhalten:

- Aufbau des Gerätes mit 1 Fahrzeug + 2 Mann a 1 h/Woche
- Laden der Akkus a 1 h/Woche
- Auswertung a 0,5 h/ Woche
- Wartung à 0,5 h/Woche

In Summe ergibt sich ein Arbeitsaufwand von 4,0 h / Woche. Über das Monat und Jahr gerechnet ist somit einschließlich der zusätzlichen und unvermuteten Leistungen ein Arbeitsaufwand von ca. 220 h/Gerät/Jahr erforderlich. Der Personalbedarf für die Betreuung der 5 Geschwindigkeitstafeln beträgt somit 9 Mannmonate.

Daraus resultierend weist die Verwaltung darauf hin, dass angesichts der vielzähligen Aufgaben und der Pflichtaufgabe zur Aufrechterhaltung einer verkehrssicheren Straßeninfrastruktur die Übernahme dieser zusätzlichen Aufgabe nur durch zusätzliches Personal möglich ist.

Alternativ wäre auch die Vergabe an Dritte mit daraus bedingter Budgeterhöhung von ca. 45.000 € zur Aufgabenwahrnehmung möglich.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ ca. 15.000	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	Personalbedarf	1 Facharbeiter

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:

Die Verwaltung wird beauftragt, fünf Geschwindigkeitsanzeigetafeln (Geschwindigkeitsdisplays) anzuschaffen und die erforderlichen Haushaltsmittel sowie den zur Betreuung der Displays erforderlichen Personalbedarf für den Haushalt 2019 anzumelden.
Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017 ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, fünf Geschwindigkeitsanzeigetafeln (Geschwindigkeitsdisplays) anzuschaffen und die erforderlichen Haushaltsmittel sowie den zur Betreuung der Displays erforderlichen Personalbedarf für den Haushalt 2019 anzumelden.
Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 30.11.2017 ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0 Stimmen

TOP 12

613/157/2017/1

Zentraler Busverknüpfungspunkt im Bereich Innenstadt

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anlass:

Seit vielen Jahren sind die Belastung der Goethestraße durch den Busverkehr sowie die teilweise chaotische Verkehrssituation im Umfeld Hugenottenplatz und Bahnhofsvorplatz wichtige Kritikpunkte aus Politik und Bürgerschaft.

Die Neuordnung der Buslinien zur Entlastung der Goethestraße war bereits 2007 im Nahverkehrsplan Erlangen Untersuchungsgegenstand. Bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Erlangen (VEP) im Rahmen des „ÖPNV-Konzepts 2030“ sowie des „Nahverkehrsplans 2016 – 2021“ wurde daher ein Lösungskonzept entwickelt, wie durch Einrichtung stadtgrenzüberschreitender Durchmesser- bzw. Tangentiallinien die Busfrequenz in der Goethestraße deutlich reduziert werden könnte. Als Ergebnis wurde u. a. festgehalten, dass ein neuer Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Vorteile hinsichtlich der Bündelung von Linienführungen, der Entlastung und Neuordnung der Haltestellensituation rings um den Hauptbahnhof sowie der zukünftigen Verknüpfung mit der StUB bringen könnte. Als möglicher Standort wurde das Gelände zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände empfohlen.

Nach Genehmigung mehrerer eigenwirtschaftlicher Linienbündel des Landkreises Erlangen-Höchstadt muss jetzt aber davon ausgegangen werden, dass sich die Busfrequenz in den kommenden Jahren sogar noch weiter erhöht (s. MzK 613/143/2017 vom 24.10.2017). Dies steigert die Verkehrsprobleme und -belastung insbesondere im Umfeld des Hauptbahnhofes bzw. Hugenottenplatzes und führt damit auch zu einer weiteren Beeinträchtigung der städtebaulichen Qualität und des Verkehrsflusses. Folglich besteht dringender Handlungsbedarf für eine Neuordnung des Buslinienetzes in Erlangen im Umfeld von Hauptbahnhof und Hugenottenplatz.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 26.10.2017 zum Antrag Nr. 023/2017 der CSU-Fraktion wurde auf den städtischen Flächen bei den Arcaden zwischenzeitlich wieder ein Parkplatz als Zwischennutzung eingerichtet. Der durch diesen Parkplatz induzierte Verkehr widerspricht allerdings dem Ziel, die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und verschärft die bereits bestehenden Leistungsfähigkeitsengpässe an den Arcaden.

Analyse der aktuellen Situation:

Die zentrale Verknüpfung der städtischen und regionalen Buslinien ist derzeit auf 4 Standorte rund um den Hauptbahnhof verteilt (s. Anlage 1). Für den Stadt- und Regionalverkehr relevant sind im Umfeld des Hauptbahnhofs insbesondere die Haltestellen „Hugenottenplatz“, „Hauptbahnhof“ und „Arcaden“. Eine wichtige Haltestelle für den Regionalverkehr ist der „Busbahnhof“ auf der Westseite des Hauptbahnhofs, der inzwischen auch von zahlreichen Fernbuslinien (insbes. Flixbus) angefahren wird. Darüber hinaus wird der Endhalt zahlreicher Buslinien auf die Haltestellen „Busbahnhof“ (200, 201, 208, 209, 210, 254), „Hugenottenplatz“

(202, 281, 283, 295, „Arcaden“ (20, 30) und „Neuer Markt“ (203, 205, 253) verteilt (s. Anlage 2).

Diese Situation ist für die Fahrgäste nicht nur sehr unübersichtlich, sondern Laufzeiten von über 5 Minuten zum Umstieg zwischen den Buslinien reduzieren die Attraktivität und Akzeptanz des ÖPNV erheblich. Dies gilt insbesondere auch für den Umstieg vom „Busbahnhof“ durch die stark frequentierte Unterführung des Bahnhofes in die weiterführenden Buslinien der ESTW und des Landkreises, aber auch zum Erreichen der Innenstadt (s. Anlage 3).

An den unmittelbar bei einander liegenden Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Hugenottenplatz“ verteilen sich die Bussteige auf den Bahnhofsvorplatz, den Hugenottenplatz sowie die Seitenstraßen Richard-Wagner-Str. und Calvinstraße. Die Buslinien halten hierbei teilweise mehrfach im Abstand von wenigen Metern. Diese Situation ist daher neben den verkehrlichen Aspekten auch aus stadtgestalterischer Sicht kein zufriedenstellender Zustand (s. Anlage 3).

Linienführung, Lage der Bussteige sowie Umsteigebeziehungen sind folglich in dem als verkehrliche Einheit funktionierenden Haltestellen „Hauptbahnhof“, „Hugenottenplatz“, „Arcaden“ und „Busbahnhof“ äußerst unübersichtlich und machen den ÖPNV für Nutzer unattraktiv.

Ziele:

Die Einrichtung eines Busverknüpfungspunktes in Erlangen mit der Funktion einer zentralen Verkehrsdrehscheibe ist aus verkehrlichen Gründen äußerst sinnvoll und würde außerdem Möglichkeiten für städtebauliche Verbesserungen in der historischen Innenstadt eröffnen. Er könnte auch eine multimodale Verknüpfungsfunktion (Bus - Bahn - StUB - Fahrrad sowie weitere Angebote, wie Bike- oder Carsharing) mit übernehmen (s. UVPA-Vorlage 613/098/2016 vom 30.05.16 „Mobilitätsstationen ...“). Mit Inbetriebnahme der StUB und den damit verbundenen infrastrukturellen Maßnahmen bzw. Umstrukturierungen im Busnetz gewinnt dieser Verknüpfungspunkt weiter an Bedeutung.

Insbesondere die Bündelung der zahlreichen im Stadtzentrum endenden bzw. länger haltenden (Pufferzeit) Busse an einem zentralen Verknüpfungspunkt könnte die Situation deutlich verbessern. Dies würde auch die Option bieten, die derzeit im Stadtzentrum als Radiallinien endenden Linienäste zu einem späteren Zeitpunkt zu den im VEP empfohlenen Durchmesserlinien zu verknüpfen.

Folgende Ziele sollte dieser zentrale Busverknüpfungspunkt erfüllen:

- Übersichtliche und kurzwegige Verknüpfung der kommunalen und regionalen Buslinien sowie Anbindung an den SPNV bzw. DB Fernverkehr,
- deutliche Reduzierung der Busfrequenz in der Goethestraße und am Hugenottenplatz,
- städtebauliche Aufwertung in der historischen Innenstadt (z.B. Hugenottenplatz),
- multimodale Verkehrsdrehscheibe zwischen StUB, städtischen / regionalen Buslinien und weiteren Angeboten des Umweltverbundes (z.B. Mobilitätsdrehscheibe).

Lösungsansätze:

Die Einrichtung eines zentralen Busverknüpfungspunktes ist grundsätzlich an allen o. g. Umsteigepunkten denkbar. Obwohl früher Hauptbahnhof und Hugenottenplatz diese Funktion übernahmen (s. Anlage 3), sollte diese Option unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht weiter verfolgt werden. So sind die Haltestellen „Hauptbahnhof“ bzw. „Hugenottenplatz“ für zahlreiche in Ost-West-Richtung verkehrende Buslinien (z.B. 209, 285) nicht erreichbar, außerdem würden diese Standorte dem Ziel einer Entlastung der Goethestraße vom Busverkehr sowie der städtebaulichen Aufwertung des Hugenottenplatzes eindeutig widersprechen. Die Bündelung weiterer Buslinien in diesem Umfeld wäre auch aus Gründen der Verkehrssicherheit äußerst problematisch.

Für eine Lage im Erlanger Zentrum kommen daher nur die Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ in Frage.

Anm.: Die früher favorisierte neue Unterführung zwischen Fuchsen Garten und Münchenerstraße hat keinen Einfluss auf diese Varianten. So ist die Erschließung der Innenstadt bei einer Buslinienführung über die Thalmühlstraße nahezu identisch mit der früher favorisierten Bahnunterführung. Unter Berücksichtigung der extrem hohen Baukosten sowie der Attraktivitätssteigerung für den MIV bestätigen auch die vorliegenden Ergebnisse des VEP die Entscheidung aus dem Jahr 2012, kein Änderungsverlangen für den Ausbau der Bahnunterführung Münchener Straße zu stellen (s. Stadtratsvorlage 613/111/2012 vom 29.09.2012 „Unterführung Münchener Str. – Beschluss zum weiteren Vorgehen“).

Standort „An den Arcaden“:

Die zentrale Lage des Standorts bietet ein hohes Fahrgastpotenzial aufgrund der im direkten Umfeld befindlichen Erlanger Innenstadt und des Hauptbahnhofs. Der Standort wäre (mit Ausnahme der Tangentiallinien) von fast allen Buslinien angebunden, d.h. das Liniennetz wäre einfach und die Umsteigewege zwischen Bussen und zukünftiger StUB sehr kurz. Die Entfernung zum S-Bahnsteig entlang des Gleises 1 wäre nur ca. 70 m länger als derzeit vom Hugenottenplatz (s. Anlage 4) und damit zumutbar.

Durch die Bündelung des Endhalts von Buslinien am neuen Standort könnten auch die Bussteige auf dem Hugenottenplatz entfallen, d. h. die über die Universitätsstraße geführten Buslinien würden dann ausschließlich an Bussteigen in der R.-Wagner-Str. und Calvinstraße halten. Zur besseren Verständlichkeit sollte die Haltestelle „Hugenottenplatz“ dann auch namentlich in die Haltestelle „Hauptbahnhof“ integriert werden. Die auf dem Hugenottenplatz nicht mehr benötigten Flächen könnten umgestaltet und der Platz könnte so zu einem Stadtraum mit deutlich höherer Aufenthaltsqualität werden (s. Anlage 3).

Der Rückbau des derzeitigen Busbahnhofs auf dem Großparkplatz zu einer „normalen“ Haltestelle mit zwei Bussteigen bietet auch dort städtebauliche Entwicklungspotentiale. Der Fernbusverkehr könnte aufgrund seines geringen Platzbedarfs auch weiterhin am Großparkplatz abgewickelt werden.

Für die StUB sind zur Unterquerung der Bahnanlagen umfangreiche Baumaßnahmen im Umfeld der Arcaden erforderlich, die auch neue Optionen für einen zentralen Verknüpfungspunkt an den Arcaden ermöglichen. Die Aufteilung des Straßenraums, insbesondere aber die Querungssituation für Fußgänger, könnte in diesem Zusammenhang verbessert werden.

Für die angestrebte Entlastung der Goethestraße sollten Buslinien von Norden über den Großparkplatz zum neuen zentralen Verknüpfungspunkt geführt werden, die dort optimale Umsteigemöglichkeiten zum gesamten Busliniennetz ermöglichen. Hierfür sind aber noch infrastrukturelle Anpassungen an der Kreuzung Dechsendorfer Str. / Thalmühlstraße und der Unterführung Thalmühlstraße / BAB A73 notwendig. So besteht derzeit keine Möglichkeit zum Linksabbiegen von Osten in die Thalmühlstraße, für den Begegnungsverkehr von Linienbussen an der Autobahnunterführung sind trassierungstechnische Anpassungen der Thalmühlstraße und ggf. die Einrichtung einer Lichtsignalanlage an der Unterführung erforderlich.

Zum Erhalt einer fundierten Entscheidungsgrundlage über die Realisierbarkeit des Standorts „An den Arcaden“ wurden zum einen verwaltungsintern Grobentwürfe (s. Anlage 5) zur Trassierung erstellt, zum anderen eine verkehrstechnische Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Leistungsfähigkeit an das Ingenieurbüro PB-Consult vergeben.

- Trassierungstechnische Bewertung:

Auf den Parkflächen an den Arcaden ist ein zentraler Busverknüpfungspunkt hinsichtlich Kapazität und Anfahrbarkeit im Grundsatz möglich. Voraussetzung hierfür ist allerdings die Nutzung der gesamten Fläche (s. Anlage 5), d.h. inkl. der derzeit von der DB AG nicht mehr für den Bahnbetrieb, sondern teilweise als Parkplatz genutzten Flächen.

Die Bussteige auf dieser Fläche sollten vor allem von den dort endenden bzw. mit längerer Aufenthaltszeit wartenden Buslinien genutzt werden. Zur Vermeidung zeitaufwändiger Wendefahrten und mehrfacher Halte an Signalanlagen würden voraussichtlich die Haltestelle nur tangierende Buslinien (z.B. 285) nicht auf diese Fläche geführt werden, sondern auch weiterhin an den Bussteigen der Henkestraße halten. Hierfür ist eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen den Bussteigen erforderlich.

- Verkehrstechnische Bewertung:

Ein zentraler Busverknüpfungspunkt ist an der untersuchten Stelle im Stadtgebiet grundsätzlich möglich. Mit der derzeitigen Situation im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Kapazität des Busverknüpfungspunkts jedoch begrenzt. Mit verkehrslenkenden Maßnahmen zur Reduzierung des MIV könnte die Kapazität des Busverknüpfungspunktes aber vergrößert werden. Im Rahmen des VEP werden derzeit Vorschläge erarbeitet, wie die MIV-Belastung in der Innenstadt grundsätzlich reduziert werden kann.

Vorteile des Standortes wären:

- + Städtebauliche Entwicklungspotentiale für Hugenottenplatz und Großparkplatz,
- + Entlastung der Goethestraße durch Verlegung von Bussen auf Westseite der Bahnanlagen (im Vergleich zum Bestand südlich des Bahnhofes 8 statt 12, nördlich des Bahnhofes 7 statt 11 Linien),
- + optimale Umsteigebeziehungen zwischen Buslinien und StUB,
- + Anbindung „Großparkplatz“ an nordöstl. Innenstadt bzw. Universitätsklinikum,
- + Möglichkeit für Linienwechsler zur Reduzierung des Betriebsaufwands,
- + optimale Voraussetzungen für eine spätere Bildung von Durchmesserlinien,
- + leicht verständliches Liniennetz, d.h. Standort ist von fast allen Linien angebunden,
- + ideale Erschließung des Landratsamts.

Nachteile dieses Standortes wären:

- Probleme der Leistungsfähigkeit im direkten Umfeld an den Arcaden,
- teilw. geringfügig längere Fußwege zum Erreichen des Hauptbahnhofs,
- infrastruktureller Anpassungsbedarf zur Anbindung des Großparkplatzes von Norden,
- Notwendigkeit für Grunderwerb.

Standort „Großparkplatz“:

Eine Erweiterung des vorhandenen Busbahnhofs zu einem zentralen Verknüpfungspunkt, d.h. Bündelung des Endhalts von regionalen und innerstädtischen Buslinien sowie Anbindung von weiteren innerstädtischen Linien, wäre auf dem Großparkplatz technisch relativ einfach möglich. Außerdem wäre die Anbindung an den Schienenverkehr und zukünftig an die StUB mit kurzen Wegen möglich.

Dieser abseits der Innenstadt liegende Standort kann aber von den die Innenstadt erschließenden Buslinien (Hauptstr., Goethestr., Universitätsstr.) nicht bzw. nur sehr umwegig angefahren werden. Bei Bündelung der Endhalte und Umsteigebeziehungen am Standort Großparkplatz wären zahlreiche Parallelfahrten zwischen diesem Standort und den Arcaden erforderlich (s. Anlage 2). Aufgrund der hohen Frequenz wäre dabei die Führung von StUB und Busverkehr in einer neuen gemeinsamen Unterführung voraussichtlich ausgeschlossen.

Ebenso wie beim Standort „An den Arcaden“ ergäben sich durch die Verlegung des Endhalts für den Hugenottenplatz stadtgestalterische Entwicklungspotentiale. Durch die Erweiterung des Busbahnhofs auf dem Großparkplatz werden diese dort allerdings reduziert.

Auch an diesem Standort besteht für die Anbindung des Großparkplatzes nach Norden im Buslinienverkehr infrastruktureller Anpassungsbedarf.

Vorteile dieses Standortes wären:

- + städtebauliche Entwicklungspotentiale für Hugenottenplatz,
- + Entlastung der Goethestraße durch Verlegung von Bussen auf Westseite der Bahnanlagen (im Vergleich zum Bestand südlich des Bahnhofes 10 statt 12, nördlich des Bahnhofes 7 statt 11 Linien),
- + optimale Umsteigebeziehungen zum Eisenbahnverkehr und zur StUB,
- + Anbindung „Großparkplatz“ an nordöstl. Innenstadt bzw. Universitätsklinikum,
- + Möglichkeit für Linienwechsler zur Reduzierung des Betriebsaufwands,
- + Voraussetzungen für eine spätere Bildung von Durchmesserlinien,
- + geringer bautechnischer Aufwand am Großparkplatz,
- + Baugrund im Eigentum der Stadt Erlangen.

Nachteile dieses Standortes wären:

- Probleme der Leistungsfähigkeit an mehreren Kreuzungen,
- unattraktive Umwegfahrten für zahlreiche Fahrgäste,
- hohe Betriebskosten für die Verkehrsbetriebe,
- weite und unattraktive Wege (Bahnhofsunterführung) zur Erreichbarkeit der Innenstadt,
- infrastruktureller Anpassungsbedarf zur Anfahrt von Norden,

- Probleme im Zusammenspiel mit der StUB wg. Parallelfahrt zum Großparkplatz (voraussichtlich zu hohe Frequenz, Kannibalisierungseffekte),
- starke Einschränkung der Entwicklungspotentiale auf dem Großparkplatz wg. Flächenbedarf.

Bewertung:

- Verkehrliche Kriterien
Die Lage des Standorts „An den Arcaden“ bietet gegenüber dem Standort „Großparkplatz“ deutliche Vorteile. So treffen sich dort zahlreiche Linien aufgrund der zentralen Lage im Netz (z.B. Linien aus der Goethestraße); der Großparkplatz wäre für viele Linien nur über unattraktive parallel laufende Stichfahrten zu erreichen. Die räumliche Nähe zur südlichen Innenstadt ist bei den Arcaden deutlich besser als auf dem Großparkplatz. Die fußläufige Entfernung von den Arcaden zum Hauptbahnhof ist insbesondere bei einer Führung des Fußverkehrs entlang Gleis 1 zumutbar. Bei beiden Standorten ist die nördliche Innenstadt auch weiterhin gut erschlossen, da mehrere Buslinien über die Goethestraße und Universitätsstraße geführt werden. Mit infrastrukturellen Maßnahmen könnte außerdem der Großparkplatz nach Norden an die nördliche Altstadt und das Universitätsklinikum neu angebunden werden. Die im Rahmen des VEP-Konzeptes angestrebte Einrichtung von Durchmesserlinien (d.h. Verknüpfung von zwei Radiallinien) wäre am Standort „An den Arcaden“ optimal.
- Städtebauliche Kriterien
Beide Standorte wären unter stadtplanerischen Aspekten von großem Vorteil für das Umfeld des Hugenottenplatzes. Mit der räumlichen Erweiterung des derzeitigen Busbahnhofs und dem voraussichtlichen Bau neuer Parkhäuser verbleiben aber auf dem Großparkplatz kaum noch Gestaltungsmöglichkeiten, so dass „An den Arcaden“ die größeren stadtplanerischen Chancen bietet.
- Wirtschaftliche Kriterien
Der Bau eines zentralen Busverknüpfungspunktes ist an den Arcaden aufgrund der Topografie aufwändiger als am Großparkplatz. Außerdem ist Grunderwerb von der DB AG notwendig. Umbauten sollten daher gemeinsam mit den im Rahmen der StUB erforderlichen Baumaßnahmen durchgeführt werden. Die Betriebsleistung dürfte am Standort „An den Arcaden“ in Summe nahezu unverändert bleiben, am Großparkplatz ist mit Steigerungen wg. der parallelen Stichfahrten zu rechnen. Die Möglichkeit für Linienwechsler bietet bei beiden Varianten betriebliche Vorteile gegenüber heute.

Zusammenfassung:

- Ein zentraler Busverknüpfungspunkt mit Bündelung der im Zentrum endenden Buslinien ist sinnvoll und machbar.
- An beiden Standorten ist die Einrichtung eines zentralen Busverknüpfungspunktes möglich. Aus Basis der bisher vorliegenden Informationen sprechen viele Gründe für den Standort „An den Arcaden“.
- Beide Standorte erfordern infrastrukturelle Maßnahmen an der Thalmühlstraße, um eine attraktive ÖPNV-Verbindung vom Großparkplatz zur nördlichen Altstadt und zum Universitätsklinikum sowie die Entlastung der Innenstadt zu erreichen.
- Für den Standort „An den Arcaden“ sind auch die derzeit nicht bahntechnisch genutzten Flächen der DB AG erforderlich.
- Konkrete Planungen für den Bau eines zentralen Verknüpfungspunktes an den Arcaden sollten im Zusammenhang mit dem Projekt StUB erstellt werden. Ggf. wäre auch eine Teilverlagerung von Buslinien vom Hugenottenplatz an diesen Standort als Zwischennutzung denkbar.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Basierend auf den o. g. Lösungsansätzen ist seitens der Verwaltung folgendes Vorgehen vorgesehen:

- Zur Verknüpfung des Großparkplatzes mit dem Universitätsklinikum bzw. der nördlichen Altstadt sowie zur Entlastung der Goethestraße werden infrastrukturelle Planungen erstellt, wie ein Buslinienverkehr von der Martinsbühler Straße über die Thalmühlstraße zum Großparkplatz geführt werden kann.
- Im Rahmen des VEP werden die bereits vom Stadtrat beauftragten sowie weitere von der Verwaltung entwickelte Szenarien modelliert und bewertet. Hierbei wird auch auf die Auswirkungen für eine neue Verkehrsdrehscheibe des ÖPNV eingegangen. Die Ergebnisse sollen im 2. Quartal 2018 vorgelegt werden.
- In Zusammenarbeit mit dem ZV StUB werden die Möglichkeiten zur optimalen Flächennutzung trassierungs- und verkehrstechnisch im Rahmen der StUB-Planungen konkretisiert.
- Die Verwaltung bemüht sich weiterhin um den Erwerb der notwendigen Gesamtfläche westlich der Arcaden, soweit diese nicht mehr bahnbetriebsnotwendig für die Baumaßnahme ist.
- Sollte als Standort eines hochwertigen zentralen Busverknüpfungspunkts der Standort „An den Arcaden“ gewählt werden, ist ein Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der StUB sinnvoll. Bereits im Vorfeld könnte geprüft werden, ob Buslinien mit aktuellem Endhalt am Hugentottenplatz an diesen Standort verlagert werden können, um zeitnah städtebauliche Verbesserungen am Hugentottenplatz zu erreichen.

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:

Der Dringlichkeitsantrag 038/2018 der F.W.G. / ÖDP – Ausschussgemeinschaft wurde in der Sitzung aufgelegt.

Der Vorsitzende erläutert, dass es sich nicht um einen Dringlichkeitsantrag, sondern einen Änderungsantrag handelt.

Herr Stadtrat Bussmann beantragt, den Text des vierten Spiegelstrichs folgendermaßen zu ergänzen:

Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz / **Münchner Straße / Großparkplatz** zu ertüchtigen.

Es wird um eine gesonderte Abstimmung der einzelnen Spiegelstriche des Antragstextes gebeten. Hierüber besteht Einvernehmen.

Zunächst wird über die vorliegende Fassung des Antrags 038/2018 abgestimmt:

Der Antrag wurde mit 13 : 1 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung zu Spiegelstrich 1:

- Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Einstimmig mit 14 : 0 Stimmen angenommen

Herr Stadtrat Prof. Dr. Moll stellt folgenden Änderungsantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für den möglichen Standort Großparkplatz weiterzuerfolgen.

Der Antrag wurde mit 13 : 1 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung zu Spiegelstrich 2:

- Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für die möglichen Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ mit dem Ziel weiterzuerfolgen, eine Vorzugsvariante vorzustellen.

Mit 10 : 4 Stimmen mehrheitlich angenommen.

-

Herr Stadtrat Prof. Dr. Moll stellt folgenden Änderungsantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen.

Der Antrag wird mit 13 : 1 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung zu Spiegelstrich 3:

- Mit Blick auf den möglichen Standort „An den Arcaden“ wird die Verwaltung beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen (einschließlich des hierfür notwendigen Grunderwerbs).

Mit 9 : 5 Stimmen mehrheitlich angenommen.

Abstimmung zu Spiegelstrich 4 – geänderte Fassung:

- Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz / **Münchner Straße / Großparkplatz** zu ertüchtigen.

Einstimmig mit 14 : 0 Stimmen angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

- Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für die möglichen Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ mit dem Ziel weiterzuverfolgen, eine Vorzugsvariante vorzustellen.
- Mit Blick auf den möglichen Standort „An den Arcaden“ wird die Verwaltung beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen (einschließlich des hierfür notwendigen Grunderwerbs).
- Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz / **Münchner Straße / Großparkplatz** für den Linienbusverkehr zu ertüchtigen.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Dringlichkeitsantrag 038/2018 der F.W.G. / ÖDP – Ausschussgemeinschaft wurde in der Sitzung aufgelegt.

Der Vorsitzende erläutert, dass es sich nicht um einen Dringlichkeitsantrag, sondern einen Änderungsantrag handelt.

Herr Stadtrat Bussmann beantragt, den Text des vierten Spiegelstrichs folgendermaßen zu ergänzen:

Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz / **Münchner Straße / Großparkplatz** zu ertüchtigen.

Es wird um eine gesonderte Abstimmung der einzelnen Spiegelstriche des Antragstextes gebeten. Hierüber besteht Einvernehmen.

Zunächst wird über die vorliegende Fassung des Antrags 038/2018 abgestimmt:

Der Antrag wurde mit 4 : 1 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung zu Spiegelstrich 1:

- Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Einstimmig mit 5 : 0 Stimmen angenommen

Herr Stadtrat Prof. Dr. Moll stellt folgenden Änderungsantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für den möglichen Standort Großparkplatz weiterzuverfolgen.

Der Antrag wurde mit 4 : 1 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung zu Spiegelstrich 2:

- Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für die möglichen Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ mit dem Ziel weiterzuverfolgen, eine Vorzugsvariante vorzustellen.

Mit 4 : 1 Stimmen mehrheitlich angenommen.

-

Herr Stadtrat Prof. Dr. Moll stellt folgenden Änderungsantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen.

Der Antrag wird mit 5 : 0 Stimmen **abgelehnt**.

Abstimmung zu Spiegelstrich 3:

- Mit Blick auf den möglichen Standort „An den Arcaden“ wird die Verwaltung beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen (einschließlich des hierfür notwendigen Grunderwerbs).

Mit 4 : 1 Stimmen mehrheitlich angenommen.

Abstimmung zu Spiegelstrich 4 – geänderte Fassung:

- Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz / **Münchner Straße / Großparkplatz** zu ertüchtigen.

Einstimmig mit 5 : 0 Stimmen angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

- Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für die möglichen Standorte „An den Arcaden“ und „Großparkplatz“ mit dem Ziel weiterzuverfolgen, eine Vorzugsvariante vorzustellen.

- Mit Blick auf den möglichen Standort „An den Arcaden“ wird die Verwaltung beauftragt, die Sicherung der Flächen zwischen Güterhallenstraße, Güterbahnhofstraße und Bahngelände weiter zu verfolgen (einschließlich des hierfür notwendigen Grunderwerbs).
- Die Verwaltung wird mit den Planungen beauftragt, die Verbindung Martinsbühler Straße / Thalmühlstraße / Großparkplatz **Münchner Straße / Großparkplatz** für den Linienbusverkehr zu ertüchtigen.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 13

613/168/2018

**Lückenschluss des Regnitzradweges bei Eltersdorf (Bebauungsplan Nr. E 392);
Antrag aus Bürgerversammlung Eltersdorf vom 5.10.2017**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für den Lückenschluss des Regnitzradweges im Bereich der Gemarkung Eltersdorf zwischen Schießhausstraße und Regnitzweg liegt der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. E 392 vor (vgl. Anlage 1). In der Bürgerversammlung Eltersdorf vom 5.10.2017 wurde beantragt, dass die Verwaltung den Bau des Radweges weiterverfolgt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Für die bauliche Umsetzung der Maßnahme liegt ein Entwurf vor, der notwendige Grunderwerb ist allerdings noch nicht abgeschlossen. Um eine Grundlage für den Bau des Radweges zu schaffen, ist beabsichtigt, den Grunderwerb in 2018 durchzuführen. Die entsprechenden Haushaltsmittel sind im Investitionsprogramm als Merkposten eingestellt, somit nach gegenwärtigem Stand nach dem Jahr 2021.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die notwendigen Maßnahmen für die bauliche Umsetzung des Radwegelückenschlusses werden seitens der Verwaltung durchgeführt, so dass eine zeitnahe bauliche Umsetzung möglich ist.

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. Die zeitnahe Umsetzung des Lückenschlusses des Regnitzradweges bei Eltersdorf auf Basis des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. E 392 ist anzustreben
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung Eltersdorf vom 5.10.2017 (lfd. Nr. 2) ist damit bearbeitet

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

1. Die zeitnahe Umsetzung des Lückenschlusses des Regnitzradweges bei Eltersdorf auf Basis des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. E 392 ist anzustreben
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung Eltersdorf vom 5.10.2017 (lfd. Nr. 2) ist damit bearbeitet

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0 Stimmen

TOP 14

613/158/2017

**Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den Ortsteilen Kosbach, Häusling und Steudach und Planung eines Kreisverkehrs auf der Ostseite von Häusling
CSU-Fraktionsantrag Nr. 034/2015 vom 02.03.2015 und FWG-Fraktionsantrag Nr. 099/2015 vom 20.06.2015**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit UVPA-Beschluss 613/056/2015/1 vom 15.09.2015 wurde die Verwaltung beauftragt, Möglichkeiten für die Herstellung einer Rad- und Fußwegeverbindung zwischen den Ortsteilen Kosbach, Häusling und Steudach zu erarbeiten und im zuständigen Ortsbeirat zu diskutieren.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Verkehrskonzept

Aufgrund der geringen Kfz-Verkehrsbelastung in der Reitersberg- und Kieselbergstraße sowie der alternative Wegeführungen für den Kfz-Verkehr zwischen Kosbach, Häusling und Steudach (Führung über alte Mönaustraße und Adenauer-Ring zwischen Kosbach und Häusling sowie Führung über Adenauer-Ring und Steudacher Straße zwischen Häusling und Steudach) mit nur geringem Zeitverlust wurde zunächst eine Sperrung der beiden Straßen mit Freigabe für den landwirtschaftlichen und öffentlichen Verkehr vorgeschlagen (vgl. 613/056/2015). In diesem Fall wäre die Errichtung einer Fahrradstraße sowie eines Suggestivstreifens für den Fußgänger auf der Fahrbahn möglich (vgl. Anlage 1). Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde die Verkehrsfunktion der Reitersberg- und Kieselbergstraße zudem abgewertet, so dass diese im Prognosenetz (Prognosejahr 2030) – anders als aktuell – nicht mehr die Funktion einer Hauptverkehrsstraße einnehmen. Der vorgenannte Vorschlag zur Sperrung für den MIV, der vom Ortsbeirat abgelehnt wurde, erscheint demzufolge weiterhin mittelfristig diskussionswürdig.

Planung neuer Geh-/Radweg

Aufgrund der Ablehnung des oben geschilderten Vorschlages durch den Ortsbeirat hat die Verwaltung eine aufwändige Planung für einen eigenständigen Geh- und Radweg erstellt, der eine Verbindung zwischen Kosbach, Häusling und Steudach zwischen Reitersberg- und Kieselbergstraße bilden würde (vgl. Anlage 2).

Die Planungen sehen vor, den Geh- und Radweg im Abstand von 1,75 m richtlinienkonform östlich der Reitersberg- und Kieselbergstraße in einer Breite von 2,5 m zu führen, auch die notwendige Entwässerung der Fahrbahn macht diesen Mindestabstand notwendig. Abschnittsweise befinden sich Sträucher und kleinere Bäume entlang der beiden Straßen. Um einen schonenden Eingriff ohne Rodungen zu ermöglichen soll der Weg in diesen Bereichen hinter den Bäumen verlaufen (Anlage 3). Da die Brücke über den Bimbach nur eine Breite von 5,25 m aufweist, wäre es für eine richtlinienkonforme Lösung notwendig, parallel dazu auf westlicher Seite ein zusätzliches Brückenbauwerk für den Geh-Radweg zu erstellen.

Mit Berücksichtigung des Grunderwerbs sowie der richtlinienkonformen baulichen Herstellung des Weges entstehen Kosten für die Wegeverbindung i. H. v. ca. 700.000 € (Grobkostenschätzung, Stand: Febr. 2017). Ohne eine neue Brücke sind Kosten von rund 450.000 € zu veranschlagen.

Ertüchtigung vorhandener Feld- und Waldwege

In der Diskussion im Ortsbeirat bestand Einigkeit, dass der Bau der vorgeschlagenen separaten Radwegführung angesichts der hohen Kosten unverhältnismäßig ist, zumal die Finanzierung aufgrund einer derzeit nicht vorhandenen Haushaltsstelle nicht gesichert ist. In der Folge wurde vorgeschlagen, vorhandene Flurbereinigungswege zwischen den Ortsteilen zu ertüchtigen, so dass diese für den Rad- und Fußverkehr nutzbar werden. Die Verbindung zwischen Häusling und Kosbach wurde hierbei als gefährlicher eingeschätzt, so dass diese mit Priorität betrachtet werden soll (vgl. Anlage 5).

Basierend auf diesem Vorschlag hat die Verwaltung zwei mögliche Verbindungen über öffentliche Flurbereinigungswege zwischen Häusling und Kosbach geprüft, für die eine Wegeverbesserung in Frage kommt. Beide Trassen sind nicht geradlinig, ermöglichen aber eine Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen abseits der Reitersbergstraße (siehe Anlage 6).

Diese Wege sind derzeit als "öffentliche Feld- und Waldwege" gewidmet und werden hauptsächlich vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzt. Die Baulast (und damit die Unterhaltungspflicht) dieser Wege liegt bei den angrenzenden Grundstückseigentümern, d.h. bei den Landwirten – nicht bei der Stadt Erlangen. Seitens der Stadt können bei einer „übergeordneten“ Bedeutung der Wege Materialzuschüsse zur Wegeausbesserung gewährt werden. Hierzu muss eine Abstimmung mit den Baulastträgern vorab erfolgen, ohne deren Zustimmung ein Eingriff nicht möglich ist.

Planung Kreisverkehr

Im vergangenen Jahr mussten die Baken zur Geschwindigkeitsreduzierung in der Haundorfer Straße wieder entfernt werden. Der Vorschlag des Ortsbeirats, einen Kreisverkehr am östlichen Ortsrand Häuslings als alternative Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung zu erstellen, wurde in den Planungen aufgegriffen (siehe Anlage 4). Zur Umsetzung ist Flächenerwerb der angrenzenden Ackerflächen notwendig.

Dem Wunsch der Häuslinger Bürger nach einer Querungshilfe über die Haundorfer Straße wird mit der Planung eines Kreisverkehrs nachgegangen. Östlich des zu planenden Kreisverkehrs könnte diese Querungshilfe angeordnet werden und sowohl den Zugang zur Bushaltestelle auf südöstlicher Seite der Haundorfer Straße als auch die Ausleitung des Geh-Radweges aus Richtung Büchenbach erleichtern.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach erfolgtem Beschluss soll mit Unterstützung durch den Ortsbeirat Kosbach/ Häusling/ Steudach eine Abstimmung mit den betroffenen Landwirten (Baulastträger) über die Verbesserung der Flurbereinigungswege erfolgen. Die Stadt gewährt anschließend einmalig einen Materialzuschuss zur Wegeausbesserung.

Mit der Bereitstellung von Haushaltsmittel kann die Planung für einen Kreisverkehr am Knotenpunkt Reitersbergstraße/ Kieselbergstraße/ Haundorfer Straße an ein geeignetes Planungsbüro vergeben werden. Somit können die benötigten Flächen ermittelt und die Baukosten geschätzt 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:

1. Die Ergebnisse des Sachberichts werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für einen Kreisverkehr auf der Ostseite von Häusling am Knotenpunkt Reitersbergstraße/ Kieselbergstraße/ Haundorfer Straße extern zu vergeben. Die notwendigen Finanzmittel (für die Planung) sind für das Haushaltsjahr 2019 zum Haushalt anzumelden.
3. Mit den Baulastträgern der Flurbereinigungswege sollen Ertüchtigungsmaßnahmen der Wege abgestimmt werden.
4. Der CSU-Fraktionsantrag Nr. 034/2015 vom 02.03.2015 und FWG-Fraktionsantrag Nr. 099/2015 vom 20.06.2015 sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

5. Die Ergebnisse des Sachberichts werden zur Kenntnis genommen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für einen Kreisverkehr auf der Ostseite von Häusling am Knotenpunkt Reitersbergstraße/ Kieselbergstraße/ Haundorfer Straße extern zu vergeben. Die notwendigen Finanzmittel (für die Planung) sind für das Haushaltsjahr 2019 zum Haushalt anzumelden.
7. Mit den Baulastträgern der Flurbereinigungswege sollen Ertüchtigungsmaßnahmen der Wege abgestimmt werden.
8. Der CSU-Fraktionsantrag Nr. 034/2015 vom 02.03.2015 und FWG-Fraktionsantrag Nr. 099/2015 vom 20.06.2015 sind damit bearbeitet.
- 9.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0 Stimmen

TOP 15

613/170/2018

Schaffung von Parkraum für PKWs und Fahrräder mit Parkleitsystem im Bereich der Erlanger Universitätskliniken sowie Optimierung der Linienführung des ÖPNV im Hinblick auf die Schichtzeiten; Antrag 003/2018 der ÖDP/FWG-Ausschussgemeinschaft

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 003/2018 beantragt die Ausschussgemeinschaft ÖDP/FWG für das Universitätsklinikum

- die Schaffung von kliniknahem Parkraum mit einem Parkleitsystem,
- die Schaffung von arbeitsplatznahen Fahrradstellplätzen und Fahrradparkhäuser,
- die Anpassung der Taktung und Linienführung im ÖPNV an die Arbeits- und Schichtzeiten des Klinikums.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aktueller Sachstand und Vorstellung der Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes

Zum aktuellen Stand kann mitgeteilt werden, dass die Verwaltung bereits mit dem Universitätsklinikum mehrere Abstimmungsgespräche zur Erarbeitung und Konkretisierung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt hat. Konkret wurden hierbei unter anderem folgende Aspekte thematisiert:

- Verknüpfung des Mobilitätskonzeptes des Universitätsklinikums mit dem Verkehrsentwicklungsplan (s. unten)
- Möglichkeiten zur Einführung eines Mobilitätsmanagements für Patienten, Besucher und Studierende
- Möglichkeiten zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Verbesserung der Situation im ruhenden Verkehr, differenziert nach Nutzergruppen
- Möglichkeiten zur verbesserten Erschließung der Standorte des Universitätsklinikums durch den MIV und die Verkehrsarten des Umweltverbundes

Der Stand des Mobilitätskonzeptes Universitätsklinikum, der eine verkehrliche Analyse der Bestandssituation sowie ein mögliches betriebliches Mobilitätsmanagement beinhaltet, wird dem Ausschuss in der Sitzung am 13. März 2018 vorgestellt.

Verknüpfung Verkehrsentwicklungsplan und Mobilitätskonzept Universitätsklinikum

In den Meilensteinen D, E und F des Verkehrsentwicklungsplanes wurde das Universitätsklinikum bereits als wichtiger Erschließungsstandort in der Stadt identifiziert. Demgemäß fand das Universitätsklinikum im Arbeitsprogramm des Meilenstein F Berücksichtigung (vgl. Anlage 2):

- Arbeitspaket 3: Straßennetzkategorisierung und wegweisende Beschilderung
- Arbeitspaket 4: Ruhender Verkehr, insbesondere Parkraumkonzept, Erarbeitung von Tarifkonzepten, Parkleitsystem und Park & Ride
- Arbeitspaket 6: Verkehrskonzepte, insbesondere integriertes Verkehrskonzept Innenstadt
- Arbeitspakete 7: Mobilitätsmanagement, insbesondere betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Ergebnisberichte der einzelnen Arbeitspakete mit verkehrlicher Analyse und daraus entwickelten Maßnahmen befinden sich in Bearbeitung. Eine Vorstellung dieser Berichte im Ausschuss ist im Verlauf des Jahres 2018 vorgesehen.

Darüber hinaus werden bereits Konzepte zur Anbindung des Großparkplatzes an die nördliche Altstadt sowie das Universitätsklinikum erarbeitet (s. Vorlage 613/157/2017).

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sind auf den Planungshorizont 2030 ausgelegt. Das Mobilitätskonzept des Universitätsklinikums wird für einen Umsetzungshorizont von zwei bis zehn Jahren erarbeitet. Um verträgliche Lösungen zu entwerfen, die sowohl den Anforderungen des Verkehrsentwicklungsplanes als auch des Mobilitätskonzeptes gerecht werden, müssen die jeweiligen Maßnahmen abgewogen und nach Möglichkeit miteinander in Einklang gebracht werden. Hierzu ist die beschriebene enge Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Universitätsklinikum vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach Vorstellung der erstellten Analyse wird die Verwaltung gemeinsam mit dem Universitätsklinikum die Konkretisierung möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für das Klinikum vornehmen. Hierzu sollen regelmäßige Abstimmungen in einem Arbeits- sowie einem Lenkungsgremium erfolgen.

Über den Fortgang des Prozesses wird dem Ausschuss zu gegebener Zeit erneut berichtet.

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:

Stadtrat Prof. Dr. Moll beantragt diesen TOP als Einbringung zu behandeln und im nächsten UVPA zur Beschlussfassung vorzulegen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Stadtrat Prof. Dr. Moll beantragt, folgende Punkte:

1. Dem Mobilitätskonzept des Universitätsklinikums soll höchste Priorität eingeräumt werden.
2. Der Stand der jetzt beginnenden konkreten Planungen und entsprechenden Umsetzungsprozesse soll ab heute als fester TOP in jeder UVPA-Sitzung aufgezeigt werden.

Der Vorsitzende stellt diese Punkte nicht zur Abstimmung.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Stadtrat Prof. Dr. Moll beantragt diesen TOP als Einbringung zu behandeln und im nächsten UVPA zur Beschlussfassung vorzulegen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Stadtrat Prof. Dr. Moll beantragt, folgende Punkte:

3. Dem Mobilitätskonzept des Universitätsklinikums soll höchste Priorität eingeräumt werden.
4. Der Stand der jetzt beginnenden konkreten Planungen und entsprechenden Umsetzungsprozesse soll ab heute als fester TOP in jeder UVPA-Sitzung aufgezeigt werden.

Der Vorsitzende stellt diese Punkte nicht zur Abstimmung.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 16

613/172/2018

**Antrag aus der 1. Sitzung Stadtteilbeirates Ost vom 14.09.2017;
Allee am Röthelheimpark / Ludwig-Erhard-Straße: Rückbau der
Querungsmöglichkeit**

Sachbericht

Der Knotenpunkt Allee am Röthelheimpark / Marie-Curie-Straße / Ludwig-Erhard-Straße war im Jahr 2012 Unfallhäufungsstelle. Aufgrund dessen wurde die Fußgängerlichtsignalanlage Allee am Röthelheimpark / Marie-Curie-Straße um ein Vorsignal erweitert (Vorlage 613/006/2014). Damit wird nun bei Rot an der Fußgängerlichtsignalanlage dem westlichen Querschnitt das frühzeitige Halten angezeigt. Damit werden die bisherigen Konflikte wirkungsvoll entschärft.



Luftbild Kreuzung (Quelle OSIRIS)

Nun liegt jedoch ein Anliegen aus der Bürgerversammlung Röthelheimpark vom 18.05.2017 vor, wonach Fußgänger an dem westlichen Querschnitt über die vorhandene Mittelinsel queren müssen, ohne jedoch ein eigenes Fußgängersignal zu haben.

In der Verwaltung besteht Einigkeit, dass ein Rückbau der Bordabsenkungen nicht sinnvoll ist. Es ist an der gesamten Kreuzung erkenntlich, dass keine Vollsignalisierung besteht und die Allee am Röthelheimpark sowie die beiden Nebenrichtungen ganz regulär zu überqueren sind.

Für unsichere Fußgänger besteht zudem die Möglichkeit, die signalisierte Furt auf der östlichen Seite der Kreuzung zu verwenden.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Bordabsenkungen im Bereich der westlichen Mittelinsel Allee am Röthelheimpark / Ludwig-Erhard-Straße werden nicht zurückgebaut. Der Antrag des Stadtteilbeirates Ost ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Bordabsenkungen im Bereich der westlichen Mittelinsel Allee am Röthelheimpark / Ludwig-Erhard-Straße werden nicht zurückgebaut. Der Antrag des Stadtteilbeirates Ost ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0 Stimmen

TOP 17

613/164/2018

**Verbreiterung des Geh- und Radweges entlang der Egon-von-Stephanie-Halle;
Anträge aus der Bürgerversammlung Röthelheimpark vom 18.05.2017 und aus der
1. Sitzung des Stadtteilbeirates Ost vom 14.09.2017**

1. Sachstand

Sowohl in der Bürgerversammlung „Röthelheimpark“ wie auch im Stadtteilbeirat Ost wird auf die unzureichende Breitensituation der Wegebeziehung verwiesen und eine Verbreiterung gefordert. Es wird erwähnt, dass gefährliche Situationen zwischen Fußgängern (Zugang zu der „SieKids Kinderlaube“) und Radfahrern beobachtet wurden. Der vorhandene Fuß- und Radweg hat momentan eine Breite von ca. 2,00 m. Er befindet sich gemäß des geltenden Bebauungsplanes auf einem fiskalischen Flurstück der Stadt Erlangen. Eine Widmung ist derzeit nicht vorhanden.

2. Planung

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beträgt das Mindestmaß eines gemeinsamen Geh- und Radweges 2,50 m. Für die Planung ist ein Maß von 2,80 m vorgesehen. Damit ist ein Sicherheitsraum von 30 cm zum vorhandenen Zaun auf der Westseite eingehalten. Der Abstand zu den Notausgängen der Egon-von-Stephanie-Halle und der Hanne-Jung-Kletterhalle beträgt dann noch 1,90 m. Damit ist weiterhin sichergestellt, dass es durch das Öffnen der Türen (im Sommer zur Belüftung) zu keinen Konflikten mit Radfahrern kommt.

Da die Wegebeziehung eine Verkehrsbedeutung hat, muss eine öffentliche Widmung erfolgen. Der verbreiterte Weg muss vermessen werden und das Flurstück gemäß der neuen Wegebreite angepasst werden.

3. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	30.000,- €	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:

Die Planung für die Verbreiterung des Fuß- und Radweges entlang der Egon-von-Stephanie-Halle zwischen der Helene-Richter-Straße und Marie-Curie-Straße von 2,00 m auf 2,80 m wird befürwortet. Die notwendigen Finanzmittel für das Jahr 2019 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden. Eine Widmung des Weges muss erfolgen.

Die Anträge aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Röthelheimpark“ vom 18.05.2017 und aus der Sitzung des Stadtteilbeirates Ost vom 14.09.2017 sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Planung für die Verbreiterung des Fuß- und Radweges entlang der Egon-von-Stephanie-Halle zwischen der Helene-Richter-Straße und Marie-Curie-Straße von 2,00 m auf 2,80 m wird befürwortet. Die notwendigen Finanzmittel für das Jahr 2019 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden. Eine Widmung des Weges muss erfolgen.

Die Anträge aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Röthelheimpark“ vom 18.05.2017 und aus der Sitzung des Stadtteilbeirates Ost vom 14.09.2017 sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0 Stimmen

TOP 18

613/173/2018

**Verbreiterung des vorhandenen Fuß- und Radweges entlang der Eltersdorfer Straße und der Fürther Straße;
Antrag aus der 3. Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck vom 17. Oktober 2017**

1. Sachbericht

Der Fußweg entlang der Eltersdorfer Straße ab dem südlichen Ende von Eltersdorf bis zur Fürther Straße im Bereich der Querung der Bahnlinie ist teilweise für den Radverkehr in beide Fahrrichtungen freigegeben. Die Wegebeziehung ist großteils sehr schmal (ca. 1,0m) und befindet sich im Bereich der Brücke über die A3 auf einer Gefällestrecke. Zum Straßenraum wird der Weg durch einen Grünstreifen abgegrenzt. Im Bereich der Gefällestrecke ist auf dem Grünstreifen eine Leitplanke angebracht.

Aufgrund der sehr engen Verhältnisse kommt es regelmäßig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Dies wurde auch in Sitzung des Stadtteilbeirates geäußert.

2. Planung

Durch Asphaltierung des Grünstreifens und den evtl. möglichen Wegfall der Leitplanken könnte die Wegebeziehung verbreitert werden. Damit wäre für eine Verbesserung der Verkehrsteilnehmer gesorgt. Im weiteren Planungsprozess werden die Planungsmöglichkeiten mit den zuständigen Beteiligten abgestimmt und abgewogen.

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:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für die Verbreiterung des Fuß- und Radweges entlang der Eltersdorfer und der Fürther Straße zu erstellen und diese dem UVPA zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der Antrag aus der 3. Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck vom 17. Oktober 2017 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung für die Verbreiterung des Fuß- und Radweges entlang der Eltersdorfer und der Fürther Straße zu erstellen und diese dem UVPA zur Beschlussfassung vorzulegen.

Der Antrag aus der 3. Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck vom 17. Oktober 2017 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0 Stimmen

TOP 19

613/175/2018

**Bestellung von Eventualpositionen bei Vergabe des S-Bahn-Netzes Nürnberg;
Fraktionsantrag Nr. 053/2016 von Grünen Liste**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 053/2016 der Grünen Liste wird die Verwaltung aufgefordert, sich gegenüber der Bayerischen Staatsregierung und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) dafür einzusetzen, dass unabhängig vom Ausgang des Rechtsstreits um die Vergabe des S-Bahn-Netzes Nürnberg besonders die Eventualposition „Einführung von Nachtverkehren an Wochenenden“ umgehend bestellt wird.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Seitens der BEG liegt zum Vorschlag folgende Stellungnahme vor:

Die BEG hat im Jahre 2016 im Zusammenhang mit der Erteilung des Zuschlags beschlossen, die beiden Eventualpositionen „Altdorf“ und „Nachtverkehr“ auf Grund der vorherrschenden Haushaltszwänge zunächst nicht zu bestellen. Zwischenzeitlich hat die BEG auf Beschluss des Bayerischen Landtags vom 10.05.2017 bereits zur Inbetriebnahme des Wettbewerbsnetzes „S-Bahn Nürnberg“ im Dezember 2018 die Eventualposition „Altdorf“, die eine Taktverdichtung auf der S2-Ost nach Altdorf von einem 40-Minuten-Takt auf einen alternierenden 20/40-Takt in den Nebenverkehrszeiten vorsieht, so wie er auch bei den übrigen S-Bahn-Linien angeboten wird, hinzubestellt. Da die Haushaltszwänge allerdings trotz der geringfügig angehobenen Regionalisierungsmittel weiterhin bestehen, wird von einer Bestellung der Eventualposition „Nachtverkehr“ weiter abgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass die Eventualposition „Nachtverkehr“ von der BEG beauftragt wird.

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 Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 053/2016 vom 06.06.2016 der Stadtratsfraktion Grüne Liste ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 9 gegen 4 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 053/2016 vom 06.06.2016 der Stadtratsfraktion Grüne Liste ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0 Stimmen

TOP 20

611/208/2017

**Umsetzung Strategie Entwicklung von neuem Wohnungsbau in Erlangen -
Erhöhung der Quote für geförderten Mietwohnungsbau
(Anfrage Stadtrat Herr Höppel UVPA 24. Oktober 2017,
Fraktionsantrag Nummer 160/2017 SPD-Fraktion und Grüne Liste)**

Hintergrund:

Der Stadtrat hat am 23. Oktober 2014 die Einführung einer Quote für geförderten Mietwohnungsbau beschlossen (611/009/2014).

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten muss seitdem ein Anteil von 25 % der neu zu schaffenden Wohnbauflächen für Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens 24 Geschosswohnungen umfasst.

Die Quote wird beim Verkauf von städtischen Baugrundstücken für Geschosswohnungsbau über Bindungen in den Kaufverträgen gesichert.

Beim Abschluss von bebauungsplanbegleitenden städtebaulichen Verträgen wird die Quote vertraglich vereinbart, wenn die vereinbarten Leistungen den gesamten Umständen nach angemessen sind (§ 11 Abs. 2 S. 1 BauGB).

Bei Baugebieten, die nicht im Eigentum der Stadt sind bzw. für die kein städtebaulicher Vertrag geschlossen wird, sollen grundsätzlich im Bebauungsplan Flächen festgesetzt werden, auf denen nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden können (§ 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB).

Herr Stadtrat Höppel fragte im UVPA am 24. Oktober 2017 nach dem Ergebnis der Einführung der Quote für geförderten Mietwohnungsbau.

Die SPD-Fraktion und Grüne Liste beantragt im Fraktionsantrag Nummer 160/2017 vom 15. November 2017, die bisherige Erfahrung mit der Quote aufzuzeigen. Zugleich soll geprüft werden, ob eine Erhöhung der Quote und eine Reduzierung der Mindestgeschosswohnungen sinnvoll scheint.

Bisheriges Ergebnis Quote für geförderten Mietwohnungsbau

Die Quote ist bisher bei zwei Neuausweisungen von Wohngebieten angewandt worden. Die hierdurch gesicherten neuen geförderten Mietwohnungen werden demnächst errichtet:

- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ Baugebiet 411:
ca. 105 neue geförderte Mietwohnungen
- Wohnquartier „Hans-Geiger-Straße“:
ca. 200 neue geförderte Mietwohnungen

Aktuell befinden sich zwei weitere neue Wohngebiete in Vorbereitung, bei denen die Quote angewendet wird:

- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ Baugebiet 412:
ca. 120 neue geförderte Mietwohnungen
- Wohnquartier „Isarstraße“:
ca. 55 neue geförderte Mietwohnungen

Drei Jahre nach der Einführung bleibt festzuhalten, dass die Quote einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung neuer geförderter Mietwohnungen in Erlangen leistet.

So werden in den nächsten Jahren insgesamt etwa 480 neue geförderte Mietwohnungen aufgrund der Quote fertiggestellt werden.

Weitere Bauvorhaben zum geförderten Mietwohnungsbau

In Erlangen entstehen aktuell zusätzlich viele neue geförderte Mietwohnungen außerhalb der vorgegebenen Quote.

So werden derzeit 164 geförderte Mietwohnungen von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWOBAU an der Brüxer Straße errichtet. Die Wohnungen sind zum Teil schon bezogen.

Auch in der benachbarten Housing Area baut die GEWOBAU aktuell etwa 400 neue geförderte Mietwohnungen.

Zusätzlich plant die GEWOBAU etwa 220 weitere neue geförderte Mietwohnungen in der Junkersstraße, in der Johann-Jürgen-Straße und der Odenwaldallee.

Entwicklung Gesamtbestand an geförderten Mietwohnungen

Insgesamt werden somit in den nächsten Jahren über 1.250 neue geförderte Mietwohnungen in Erlangen entstehen.

Der Bestand wird von aktuell etwa 3.000 geförderten Mietwohnungen auf etwa 3.800 geförderte Mietwohnungen steigen. Hierbei ist neben den zu erwartenden Neubauten auch der Wegfall von etwa 450 geförderten Mietwohnungen aus der Belegungsbindung in den nächsten acht Jahren berücksichtigt.

Im Ergebnis zeigt die Einführung der Quote den gewünschten Erfolg. So ist nach drei Jahren geltender Quote eine Trendumkehr im geförderten Mietwohnungsbau eingeleitet. Der Bestand an geförderten Mietwohnungen in Erlangen wird in den nächsten Jahren um über 25 % zunehmen.

Vorschlag Erhöhung der Quote auf 30 % bei Beibehaltung Schwellenwert von 24 Wohnungen

Aufgrund der bisher positiven Erfahrungen empfiehlt die Verwaltung, die Quote für geförderten Mietwohnungsbau von derzeit 25 % auf 30 % der neu ausgewiesenen Geschossfläche im Geschosswohnungsbau anzuheben.

Die Quote wird von Wohnungsbauunternehmen und Bauträgern allgemein akzeptiert. Eine Anhebung der Quote auf 30 % ist vermittelbar. So gilt zum Beispiel in der Stadt Nürnberg und der Stadt Bonn ebenfalls eine Quote von 30 %.

Einer Verschärfung der Quote über 30 % hinaus sind jedoch rechtliche Schranken gesetzt. So muss zum Beispiel im Rahmen von Bebauungsplanverfahren mit städtebaulichen Verträgen die Angemessenheit der Regelung für den jeweiligen Einzelfall gewahrt bleiben.

Der geltende Schwellenwert von mindestens 24 Wohnungen hat sich bewährt und soll beibehalten werden. Der Schwellenwert ist auch im Vergleich mit anderen Städten angemessen. So liegt der Schwellenwert in Nürnberg bei mindestens 31 Wohnungen und in Bonn bei mindestens 25 Wohnungen.

Seit Einführung der Quote hätte ein niedrigerer Schwellenwert im Ergebnis auch nicht zur Entwicklung weiterer geförderter Mietwohnungen geführt, da in neu ausgewiesenen Wohngebieten regelmäßig mehr als 24 Geschosswohnungen entstehen.

Bisheriges Ergebnis Quote für geförderten Eigenheimbau

Zur Information wird auch das bisherige Ergebnis der Quote für geförderten Eigenheimbau mitgeteilt, die der Stadtrat am 27. November 2014 beschlossen hat (611/019/2014).

Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten muss seitdem ein Anteil von 25 % der neu zu schaffenden Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser (Doppel- und Reihenhäuser) für den geförderten Eigenheimbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens 16 Doppel- und/oder Reihenhäuser umfasst.

Aktuell befinden sich drei neue Wohngebiete in Vorbereitung, bei denen die Quote angewendet wird:

- Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ Baugebiet 412:
ca. 11 neue geförderte Eigenheime

- Wohnquartier „Nötherstraße“ (Bebauungsplanverfahren E 466):
ca. 25 neue geförderte Eigenheime

- Wohnquartier „Am Klosterholz West“ in Steudach (Bebauungsplanverfahren 464):
ca. 10 neue geförderte Eigenheime

Aus Sicht der Verwaltung ist eine Änderung der Quote für geförderten Eigenheimbau derzeit nicht angezeigt.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth bittet diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth bittet diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 21

611/221/2018

**Bebauungsplan Nr. 470 der Stadt Erlangen
- Geh- und Radweg Bruck-Frauenaarach - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Aufstellungsbeschluss**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Bauabschnitt 1 (West-Ost Abschnitt):

Aufgrund der Schleusenerneuerung in Kriegenbrunn und der damit verbundenen Sperrung des vorhandenen Geh- und Radweges über den RMD-Kanal ab 2019 soll der Bauabschnitt 1 als Umleitungsstrecke zeitnah ausgebaut werden. Diese Verbindung zwischen Frauenaarach und Bruck nördlich des Bahndammes in Ost-West Richtung ist jedoch größtenteils nur provisorisch befestigt und die Querung der Flutbrücke über die Regnitz nur mit einer Treppe und Schieberampe möglich.

Bauabschnitt 2 (Nord-Süd Abschnitt):

Im Jahr 2007 musste die vorhandene Holzbrücke über die Aurach aus Sicherheitsgründen abgebaut werden. Eine Erneuerung war aus Gründen des Natur- und Artenschutzes nicht mehr möglich. Seitdem kann der Talgrund zwischen Bahndamm und Herzogenaaracher Damm in Nord-Süd Richtung nicht mehr durchgängig gequert werden.

Ziel dieser Planung ist es, zum einen dass durch den barrierefreien und verkehrssicheren Ausbau die Erschließung des Regnitzgrundes für den Geh-/ Radverkehr und somit die Verbindung der Stadtteile Frauenaarach und Kriegenbrunn im Stadtwesten und den Stadtteilen Bruck und Eltersdorf im Stadtosten durch eine befahrbare Rampe zur Regnitzbrücke verbessert werden. Für die Bürger entsteht mit dem neuen Wegebau eine attraktive, sichere und umwegfreie Verbindung zum neuen Siemens Campus, zum S-Bahn-Halt Bruck und in die Innenstadt. Weiterhin ergibt sich vor allem für Schüler aus den westlichen Stadtteilen eine deutliche Verbesserung bei der Schulwegsicherheit zum Emmy-Nöther-Gymnasium und zur Werner-von-Siemens Realschule in Bruck.

Zum anderen soll das als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesene Naherholungsgebiet Regnitzgrund für Spaziergänger und den touristischen Ausflugsverkehr erlebbar gemacht werden. Eine durchgängige Radachse mit einer Brücke über die Aurach führt zu einem weiterem Lückenschluss von Nord nach Süd und besitzt sowohl für den innerstädtischen Radverkehr als auch für den überregionalen Radverkehr (Regnitztal Radweg, Bayernnetz für Radler) eine große Bedeutung und Erholungsfunktion. Für den Schüler- und Pendlerverkehr ergibt sich mit dem Lückenschluss eine verkehrssichere Alternative zu den vom KFZ-Verkehr stark belasteten Trassen der Kraftwerks- und Fürther Straße.

Vor diesem Hintergrund bildet die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 470 der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan eine geeignete Maßnahme, um die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung der Wegebeziehungen im Reg-nitzgrund zu schaffen.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bauungsplanes besteht aus den Flächen der Bauabschnitte 1 und 2 mit einer Gesamtgröße von ca. 1,26 ha, im Einzelnen sind dies:

Bauabschnitt 1:

Der Teil-Geltungsbereich umfasst hier die Grundstücke und Teilflächen von den Flst.Nrn. 214/2, 238/5, 238/6, 239/7, 241, 242, 260, 266/2, 266/10, 266/11, 266/12, 266/13, 266/14, 1606 der - Gemarkung Eltersdorf - sowie die Flst.Nr. 737, 764, 737/6, 788/3, 796/2, 796/3 der - Gemarkung Bruck – und hat eine Fläche von 0,33 ha.

Bauabschnitt 2:

Der Teil-Geltungsbereich umfasst hier die Grundstücke und Teilflächen von den Flst.Nrn. 161, 160/1, 167/4, 167/5, 167/6, 167/8, 488, 500, 501, 502, 522, 530, 535 der - Gemarkung Frauenaarach - sowie die Flst.Nr. 250, 252, 253, 254, 255, 256, 259, 260, 297/2 der - Gemarkung Eltersdorf - und hat eine Fläche von 0,83 ha.

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 sind die vorgesehenen Trassen prinzipiell als überörtlicher Hauptradweg dargestellt. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP somit nicht entgegen.

Ein separates Änderungsverfahren des FNP ist hier nicht erforderlich - die leicht abweichende Radwegtrasse (Bauabschnitt 2) wird bei einer künftigen Neuaufstellung des FNP entsprechend angepasst.

d) Rahmenbedingungen

Bauabschnitt 1:

Hinsichtlich einer möglichen Förderung nach FAG wird der Geh- und Radweg bei der Regierung von Mittelfranken als Vorsorgemaßnahme angemeldet. Der Bau dieses Abschnittes ist zwingend in 2018 erforderlich, da voraussichtlich ab Anfang 2019 der Ersatzneubau der Schleuse Kriegenbrunn durch die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) geplant ist und der West-Ost-Abschnitt für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren als Umleitungsstrecke dienen soll.

Bauabschnitt 2:

Im Landschaftsschutzgebiet soll der Lückenschluss im Radwegenetz des Regnitztales zwischen Herzogenaaracher Damm und Bahndamm auf einer Gesamtlänge von ca. 650 m Metern und drei Meter Breite mit einem asphaltierten Geh- und Fahrradweg und einer neuen Brücke über die Aurach geschlossen werden.

Bereits im Vorfeld dieses Aufstellungsbeschlusses wurden von der Verwaltung Gespräche zum erforderlichen Grunderwerb mit verschiedenen Eigentümern geführt. Im Ergebnis stellte sich heraus, dass der Grunderwerb an verschiedenen Stellen nicht unproblematisch abzuwickeln sein wird. Mithilfe des zu entwickelnden Bebauungsplans böte sich auch die Möglichkeit, den erforderlichen Grunderwerb in letzter Konsequenz durch ein Enteignungsverfahren sicherzustellen.

Die umweltfachlichen Ziele sowie die Eingriffs- und Ausgleichsregelung nach § 1a BauGB sind Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

e) Städtebauliche Ziele

Die Schaffung neuer, attraktiver und sicherer Wegeverbindungen für Erlanger Bürger und Freizeitsuchende im Naherholungsgebiet Regnitzgrund fernab der Autostraßen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 470 der Stadt Erlangen – Geh- und Radweg Bruck-Frauenaurach – mit integriertem Grünordnungsplan.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 470 für den - Geh- und Radweg Bruck-Frauenaurach – im Regnitzgrund zwischen dem Herzogenauracher Damm und dem Bahndamm nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zur Einsicht dargelegt wird.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange soll gleichzeitig mit der Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Da sowohl für Grunderwerb und Planungsmittel als auch für den Bau des Radweges die Haushaltsmittel im Entwurf des Investitionsprogramms für den HH 2018 vorgesehen sind, ist eine zeitnahe Umsetzung möglich.

Investitionskosten für Planung und Bau:	€ 1.357.000	bei IPNr.: 541.821
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgkosten:	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen in noch zu beziffernder Höhe:	€	bei IPNr.: 541.821 ES/EDB
- Kostenbeteiligung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes		
- evtl. Förderung nach FAG		
Weitere Ressourcen:		
Planungsmittel B-Plan	€ 20.000	bei IPNr.: 541.821

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.821
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Für den geplanten Geh- und Radweg Bruck-Frauenaurach im Regnitzgrund zwischen dem Herzogenauracher Damm und dem Bahndamm ist einschließlich der erforderlichen Randflächen ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) aufzustellen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden ist durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0 Stimmen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Für den geplanten Geh- und Radweg Bruck-Frauenaurach im Regnitzgrund zwischen dem Herzogenauracher Damm und dem Bahndamm ist einschließlich der erforderlichen Randflächen ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) aufzustellen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden ist durchzuführen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 2 gegen 1 Stimmen

TOP 22

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Es werden folgende Anfragen gestellt:

1. Frau Stadträtin Wunderlich regt die Ertüchtigung eines in Tennenlohe befindlichen Landwirtschaftsweges an, welcher auf einem kurzen Stück auch als Fahrradweg genutzt wird.

2. Frau Stadträtin Wunderlich fragt an, warum der Krötenzaun an der Kurt-Schumacher-Straße dieses Jahr nicht installiert wurde. Herr Lennemann/Amt 31 führt hierzu aus, dass die Amphibienanzahl in diesem Bereich seit Jahren rückläufig ist. Die Amphibien haben sich zu Feuchtbiotopen in östlicher Richtung orientiert.

3. Frau Stadträtin Traub-Eichhorn verweist auf EN-Artikel vom 13.03.2018 bezüglich der Parksituation, die sich im Zusammenhang mit dem Flohmarkt am 11.03.2018 auf dem Großparkplatz zugetragen hat. Der Vorsitzende sagt Kontaktaufnahme zum Veranstalter zu.

3. Herr Stadtrat Dr. Dees fragt an, weshalb im Bereich „Am Europakanal / Frankenwaldalle“ eine Ampel zum Linksabbiegen eingerichtet wurde.
Die Anfrage wird von der Verwaltung beantwortet.

4. Herr Stadtrat Thurek bittet darum, bezugnehmend auf die Anfrage von Frau Stadträtin Traub-Eichhorn, die Parksituation im Bereich des Bohlenplatzes zu klären.

5. Berufsmäßiger Stadtrat Weber fragt bezüglich des Dringlichkeitsantrages an den Stadtrat an. Der Punkt steht nicht auf der Tagesordnung des Stadtrats. Herr Stadtrat Prof. Dr. Moll wird hierzu um Klärung geboten.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Es werden folgende Anfragen gestellt:

1. Frau Stadträtin Wunderlich regt die Ertüchtigung eines in Tennenlohe befindlichen Landwirtschaftsweges an, welcher auf einem kurzen Stück auch als Fahrradweg genutzt wird.

2. Frau Stadträtin Wunderlich fragt an, warum der Krötenzaun an der Kurt-Schumacher-Straße dieses Jahr nicht installiert wurde. Herr Lennemann/Amt 31 führt hierzu aus, dass die Amphibienanzahl in diesem Bereich seit Jahren rückläufig ist. Die Amphibien haben sich zu Feuchtbiotopen in östlicher Richtung orientiert.

3. Frau Stadträtin Traub-Eichhorn verweist auf EN-Artikel vom 13.03.2018 bezüglich der Parksituation, die sich im Zusammenhang mit dem Flohmarkt am 11.03.2018 auf dem Großparkplatz zugetragen hat. Der Vorsitzende sagt Kontaktaufnahme zum Veranstalter zu.

3. Herr Stadtrat Dr. Dees fragt an, weshalb im Bereich „Am Europakanal / Frankenwaldalle“ eine Ampel zum Linksabbiegen eingerichtet wurde.
Die Anfrage wird von der Verwaltung beantwortet.

4. Herr Stadtrat Thurek bittet darum, bezugnehmend auf die Anfrage von Frau Stadträtin Traub-Eichhorn, die Parksituation im Bereich des Bohlenplatzes zu klären.

5. Berufsmäßiger Stadtrat Weber fragt bezüglich des Dringlichkeitsantrages an den Stadtrat an. Der Punkt steht nicht auf der Tagesordnung des Stadtrats. Herr Stadtrat Prof. Dr. Moll wird hierzu um Klärung geboten.

Sitzungsende

am 13.03.2018, 20:40 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Büchl

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:

Für die Erlanger Linke: