

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

(UVP/001/2019)

über die 1. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 22.01.2019, 16:00 - 20:20 Uhr, Ratssaal, Rathaus

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

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

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- . Werkausschuss EB77:

- 3. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

- 3.1. Stellungnahme zur Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e.V. nach kostenlosem Angebot von Biomülltüten EB77/039/2019

- 3.2. Städtische Kompostierungsanlage - Entgeltanpassung zum 01.01.2019 772/029/2019

- 4. Baumpflanzungen vor der Lärmschutzwand im Bereich Kastanienweg - Antrag aus der Bürgerversammlung Bruck am 19.04.2018 773/045/2019

- 5. Änderung der Geschäftsanweisung für die Werkleitung des Betriebes für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (EB 77) EB77/038/2018

- 6. Anfragen Werkausschuss EB77

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

- 7. Mitteilungen zur Kenntnis

- 7.1. Urteile des Bay. Verwaltungsgerichtshofs zur Änderungsverordnung zur Landschaftsschutzverordnung 31/210/2018

- | | | |
|------|--|----------------|
| 7.2. | Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers
hier: Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses | 611/264/2018 |
| 7.3. | Monitoring von Nachhaltigkeitsindikatoren in der Stadt- und Verkehrsplanung | 611/262/2018 |
| 7.4. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge | VI/174/2018 |
| . | Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse: | |
| 8. | Aufwertung Südspitze der Wöhrmühlinsel; Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 089/2018 vom 20.6.2018 | 31/207/2018 |
| 9. | Haltestelle "Äußere Brucker/ Paul-Gossen-Str.": barrierefreier Ausbau des südlichen Bussteiges | 613/207/2018 |
| 10. | Haltestelle "Bayernstr.": barrierefreier Ausbau des südlichen Bussteiges | 613/208/2018 |
| 11. | Haltestelle "Schorlachstr.": barrierefreier Ausbau der beiden Bussteige | 613/209/2018 |
| 12. | Haltestelle "Kurt-Schumacher-Str.": barrierefreier Ausbau der beiden Bussteige | 613/210/2018 |
| 13. | Prüfung einer City-Linie - aktueller Sachstand; Fraktionsantrag Nr. 169/2017 | 613/211/2018 |
| 14. | Sachstandsbericht Parkplätze / Mobilitätskonzept Uni-Klinikum; CSU-Fraktionsantrag 206/2018 | 613/222/2018 |
| 15. | Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt | 613/190/2018/2 |
| 16. | Verkehrskonzept Innenstadt - Vorschläge aus den Fraktionen; Antrag Nr. 057/2017 der Grünen Liste, Antrag Nr. 74/2017 der CSU-Fraktion und Antrag Nr. 107/2018 der FDP-Fraktion | 613/192/2018/1 |
| 17. | Entwicklung Universitätsklinikum Erlangen (UK ER);
hier: Weiteres Vorgehen ruhender Verkehr | 611/267/2018 |
| 18. | Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen - Nordwestlich des | 611/252/2018 |

Lorlebergplatzes - mit integriertem Grünordnungsplan; hier:
Aufstellungsbeschluss

19. Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II 611/265/2018
Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen
Ideenwettbewerbs für das Baugebiet 413

20. Anfragen

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 3

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

TOP 3.1

EB77/039/2019

Stellungnahme zur Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e.V. nach kostenlosem Angebot von Biomülltüten

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) hat am 23.11.18 in einem offenen Brief an Herrn OBM Dr. Janik gefordert, dem Beispiel anderer Städte zu folgen, und Biomülltüten kostenlos über kommunale Dienststellen und Supermärkte verteilen zu lassen bzw. anzubieten. Auch die Erlanger Nachrichten haben dieses Thema aufgegriffen und in den Ausgaben vom 21.12.18 und 07.01.19 dazu berichtet und Leserbriefe abgedruckt.

Nach einer erneuten Prüfung des Sachverhaltes durch Amt 31 und EB 77 wurde die Anregung mit folgender Begründung nicht umgesetzt (Auszug aus dem Antwortschreiben an den BN vom 21.12.18):

„Kostenlose Biomülltüten sind ohne Frage eine praktikable und bürgerfreundliche Lösung für die Sammlung von Bioabfällen im Haushalt. Eine größere Nachfrage danach können wir in Erlangen bisher jedoch nicht feststellen.

Im Rahmen unserer Abfallberatung empfehlen wir neben Zeitungspapier vor allem gebrauchte Papiertüten (Bäcker, Metzger), die so gut wie jeder Haushalt bereits beim Einkauf erhält. Papiertüten, die nur für die Verwendung zum Umhüllen von Bioabfall hergestellt werden, sind in ihrer Ökobilanz deutlich schlechter zu bewerten als die Zusatzverwendung dieser sowieso vorhandenen Papiertüten. So möchten wir darauf hinweisen, dass nach einer britischen Studie eine Papiertüte erst bei mindestens dreimaliger Nutzung eine niedrigere CO₂-Bilanz als eine Plastiktüte erreicht.

Natürlich kommt es vor, dass Bürgerinnen und Bürger auch andere Papiere und Plastiktüten für Bioabfälle verwenden, und diese Verschmutzungen sind für die Weiterverarbeitung – Erlanger Bioabfälle gehen überwiegend in die Vergärung – negativ zu bewerten. Dennoch ist der Anteil in Erlangen so gering, dass bisher keine erhöhten Kosten von Seiten des Entsorgers geltend gemacht werden mussten. Die von Ihnen aufgezeigten grundsätzlich negativen Auswirkungen sind in Erlangen folglich nicht relevant.

Die Beschaffung und die Verteilung von Biomülltüten könnten über Abfallbeseitigungsgebühren finanziert werden. Hierbei würden voraussichtlich Kosten von ca. 260.000 Euro jährlich allein für die Beschaffung anfallen. Werbepartner wiederum sind schwer zu finden und deren Kostenbeteiligung liegt beispielsweise in Fürth bei gerade 5 Prozent. Zudem ist die Abgabe bei der öffentlichen Auslegung der Biomülltüten, zum Beispiel in Supermärkten, nicht steuerbar. Effekte

wie die Massenmitnahme oder die Nutzung der Tüten für andere Dinge verschlechtern deren ökologische Wirkung zusätzlich.

Eine Umfrage unserer städtischen Abfallwirtschaft ergab, dass lediglich die Stadt Nürnberg sowie Stadt und Landkreis Fürth kostenlose Biomülltüten anbieten, und dass der Landkreis Neustadt an der Aisch - Bad Windsheim die Tüten zum Selbstkostenpreis von 5 Cent pro Stück verkauft. Lediglich vier von 16 angefragten Gebietskörperschaften bieten Biomülltüten für Ihre Bürgerinnen und Bürger an. Ihre Einschätzung, dass Erlangen hier einen etwas rückständigen Eindruck vermittelt, können wir daher nicht teilen.

Angesichts dieser Ausführungen kommen wir zusammenfassend zum Ergebnis, dass die Beschaffung und das kostenlose Anbieten von Biomülltüten aus Papier sowohl ökologisch als auch ökonomisch nicht sinnvoll sind. Wir hoffen daher auf Ihr Verständnis, dass wir Ihren Vorschlag nicht weiterverfolgen, sondern stattdessen auch zukünftig die aufgezeigten Alternativen bewerben.“

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Pöhlmann und Stadtrat Dr. Richter soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

1. Anfrage von Herrn Stadtrat Pöhlmann, warum die Stadt Erlangen keine Biomülltüten einführt.
2. Anfrage von Herrn Stadtrat Pöhlmann, ob Zeitungspapier ökologisch und auch für die Biomülltonne geeignet ist.

Diese Anfragen wurden von der Verwaltung beantwortet:

Die Einführung der Biomülltüten ist für die Stadt Erlangen nicht nötig, weil der gesammelte Biomüll in der Stadt Erlangen qualitativ hochwertig ist und keine weiteren Kosten für die Aufbereitung entstehen.

Das Zeitungspapier ist ökologisch und somit für den Biomüll geeignet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 3.2

772/029/2019

Städtische Kompostierungsanlage - Entgeltanpassung zum 01.01.2019

Im Rahmen der internen Rechnungsprüfung wurden auch die Einnahmen der städtischen Kompostierungsanlage durch das Revisionsamt überprüft und eine regelmäßige Anpassung der Entgelte empfohlen.

Mit dem Ziel der Kostendeckung wurden zum 01.01.2019 folgende Entgelte geändert:

	NEU	BISHER
Anlieferung Gartenabfälle		
Privat bis 1 m ³	kostenfrei für Erlanger Privathaushalte	
Privat über 1 m ³	11,60 €/m ³	10,80 €/m ³
Gewerblich 1 m ³	11,60 €/m ³	10,80 €/m ³
Friedhofsabfälle 1 m ³	15,50 €/m ³	14,00 €/m ³
Abholung Kompost		
Kompost lose Absiebung 12 mm	17,50 €/m ³	16,00 €/m ³
Kompost/Humus Gemisch	21,70 €/m ³	19,50 €/m ³
Kompost gesackt	2,70 €/Sack	2,40 €/Sack

Berücksichtigt wurden hierbei u.a. die steigenden Betriebs- und Personalkosten, sowie die Kosten für Neuanschaffungen an der Kompostierungsanlage.

Die Anlieferungen von Gartenabfällen aus Erlanger Privathaushalten bleiben bis zu einer Menge von einem Kubikmeter weiterhin kostenfrei.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben werden. Hierüber besteht Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 4

773/045/2019

Baumpflanzungen vor der Lärmschutzwand im Bereich Kastanienweg - Antrag aus der Bürgerversammlung Bruck am 19.04.2018

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zwischen dem Birkenweg und der Lärmschutzwand an der A 73 wurde seitens der Autobahndirektion ein Schotterstreifen angelegt, der zum Teil in städtischem und zum Teil in staatlichem Eigentum ist. Auch im südlichen Abschnitt bis zu den Kleingärten hat die Autobahndirektion nach Herstellung der Lärmschutzwand bislang keine Eingrünungsmaßnahmen durchgeführt.

In der Bürgerversammlung Bruck wurde der Antrag, die Autobahndirektion aufzufordern, entlang des Lärmschutzes am Kastanienweg Bäume zu pflanzen, einstimmig angenommen.

Soweit es die Platzverhältnisse zulassen, sollen in Abstimmung mit den Anwohnern und Anwohnerinnen Bäume gepflanzt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Am 10.12.2018 fand eine Informationsveranstaltung mit Anwohnern sowie Vertretern des Stadtteilbeirats Anger/Bruck, der Autobahndirektion Nordbayern, des Tiefbauamtes und des EB 77 statt. Es wurde folgendes Ergebnis erzielt:

Zwischen dem Birkenweg und der Lärmschutzwand wird der Schotter entfernt. Es wird eine Reihe schmalkroniger standortgerechter Bäume gepflanzt und eine Blumenwiese angelegt.

Die Autobahndirektion hat zudem Baumpflanzungen vor der Lärmschutzwand der weiter südlich gelegenen Privatgrundstücke zugesagt, soweit die Anlieger dies wünschen und die Platzverhältnisse dies zulassen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Für die Baumpflanzungen und Anlage einer Blumenwiese anstelle des Schotterstreifens vor der Lärmschutzwand entlang dem Birkenweg erfolgt eine Abstimmung zwischen der Autobahndirektion Nordbayern und der Stadt Erlangen zur Herstellung durch die Autobahndirektion und Unterhaltungspflege durch die Abt. Stadtgrün.

Die Autobahndirektion hat die Realisierung der Maßnahmen für das Frühjahr 2019 angekündigt.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	1.500 € pro Jahr	für den Grünflächenunterhalt
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden im Budget EB 77/Abteilung 773
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Fuchs beauftragt die Verwaltung bei der Autobahnmeisterei nachzufragen, ob die Lärmschutzwand in diesen Bereich soweit wie möglich begrünt werden kann.

Die Verwaltung wird nochmals bei der Autobahnmeisterei nachfragen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 5

EB77/038/2018

Änderung der Geschäftsanweisung für die Werkleitung des Betriebes für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (EB 77)

Bedingt durch die am 06.12.19 durch den Stadtrat beschlossene Referatsneugliederung zum 01.01.2019 wurde eine Anpassung der Geschäftsanweisung erforderlich.

Folgende Änderungen wurden vollzogen:

§ 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Im Falle ihrer Verhinderung werden die Werkleiter/innen durch ihre Stellvertreter/innen vertreten. Die Stellvertretung des/der ersten Werkleiter(s)/in ist der/die weitere Werkleiter/in. Die Stellvertretung des/der weiteren Werkleiter(s)/in ist die Abteilungsleitung Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Winterdienst (772), bei deren Verhinderung die Abteilungsleitung Stadtgrün (773), bei deren Verhinderung die Abteilungsleitung kaufmännischer und technischer Service (771).“

Begründung: Die Vertretungsregelung wurde an die Notwendigkeit und an die aktuelle Organisation des EB 77 angepasst.

§ 4 Abs. 2, Satz 4 entfällt:

„Die Rechte und Befugnisse des/der ersten Werkleiter(s)/in als ehrenamtliche(r) Bürgermeister/in bleiben davon unberührt.“

Begründung: Aufgrund des Wechsels der 1. Werkleitung wäre eine Änderung dieses Satzes erforderlich gewesen. Die rechtliche Überprüfung hat jedoch ergeben, dass der Inhalt rein deklaratorisch ist und damit zukünftig entfallen kann.

Alle Formulierungen „zweiter Werkleiter/zweite Werkleiterin“ werden in „weiterer Werkleiter/weitere Werkleiterin“ abgeändert.

Begründung: Analog zu der Anpassung dieser Formulierung in der Betriebssatzung des EB 77 wird die Änderung, die auf der Mustersatzung für Eigenbetriebe des VKU (Verband kommunaler Unternehmen) beruht, auch in der Geschäftsanweisung vollzogen.

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 geänderte Geschäftsanweisung für die Werkleitung des Betriebes für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (EB 77) gem. Anlage 1 wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 6

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 7

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Protokollvermerk:

1. Die Stadtwerke sind zwischenzeitlich beauftragt den Schulbus um 7:15 Uhr von Großdechsendorf zu den Schulen in der Innenstadt wieder aufzunehmen. Genaue Route wird noch mit dem Ortsbeirat abgestimmt.
2. Die Verwaltung teilt mit, dass die Gemeinde Heßdorf den Geh- und Fahrradweg von Großdechsendorf nach Heßdorf demnächst mit Bewegungsmeldern ausstatten.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

3. Die Stadtwerke sind zwischenzeitlich beauftragt den Schulbus um 7:15 Uhr von Großdechsendorf zu den Schulen in der Innenstadt wieder aufzunehmen. Genaue Route wird noch mit dem Ortsbeirat abgestimmt.
4. Die Verwaltung teilt mit, dass die Gemeinde Heßdorf den Geh- und Fahrradweg von Großdechsendorf nach Heßdorf demnächst mit Bewegungsmeldern ausstatten.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 7.1

31/210/2018

Urteile des Bay. Verwaltungsgerichtshofs zur Änderungsverordnung zur Landschaftsschutzverordnung

Am 21. Juli.2015 beschloss der Stadtrat der Stadt Erlangen die „Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Erlangen (Änderungsverordnung)“. Darin wurde für das Landschaftsschutzgebiet „Regnitztal“ mit bestimmten Ausnahmeflächen verboten, für die Zeit vom 01.03. bis 30.08. eines Jahres Hunde unangeleint laufen zu lassen. Die Änderungsverordnung trat am 31. Juli 2015 in Kraft.

Gegen diese Änderungsverordnung wurden zwei Normenkontrollanträge eingereicht.

Mit Urteilen vom 29.10.2018 hat der Bay. Verwaltungsgerichtshof entschieden, dass Art. 1 Nr. 1 der Änderungsverordnung insoweit unwirksam ist, als in der Landschaftsschutzkarte für den Bereich südlich der südlichen Grenze des Europäischen Vogelschutzgebiets DE 6332471 „Regnitz- und Unteres Wiesental“ (überwiegend südlich des Dechsenderfer Dammes) mit roter Schraffur eine Hundeanleinzone eingetragen ist. Das hat zur Folge, dass die Hundeanleinplicht für alle Gebiete südlich des Dechsenderfer Damm ab sofort nicht mehr gilt.

Das Gericht begründet die Entscheidung damit, dass keine aktuellen Daten über die Bestände an (wiesenbrütenden) Vögeln erhoben worden sind. Zwar kann auch für diesen Bereich der in der Landschaftsschutzverordnung enthaltene Schutzzweck, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, unter anderem in seiner Funktion als „grüne Lunge“ für das Stadtgebiet Erlangen zu gewährleisten, herangezogen werden, da das Gebiet als großer Grünzug für das Klima der Stadt von großer Bedeutung ist. Es erscheint für das Gericht auch ohne Weiteres nachvollziehbar, dass so große zusammenhängende Wiesenflächen im Bereich eines Gewässers – hier der Regnitz – aufgrund ihrer Ausdehnung und Weite grundsätzlich für (wiesenbrütende) Vögel besonders attraktiv sind. Das Gebiet besteht nach Auffassung des Bay. Verwaltungsgerichtshofs jedoch fast ausschließlich aus intensiv landwirtschaftlich bewirtschafteten Wiesen und wurde im Gegensatz zum nördlich gelegenen Gebiet trotz seiner ausgedehnten, offenen Grünflächen nicht als Europäisches Vogelschutzgebiet festgelegt.

Die intensive landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Wiesen stellt ein erhebliches Störpotential für die zu schützenden Vögel, insbesondere die Wiesenbrüter, dar. Dies gilt zum einen für die Düngung, die gerade zu einer Zeit stattfindet, zu der die Vögel erstmals brüten. Im weiteren Verlauf des Jahres sind die Vögel durch eine in der Regel mindestens zweimalige Mahd gefährdet, auch wenn einzelne Landwirte hierbei womöglich auf Gelege Rücksicht nehmen. Weiteren Störungen sind die Vögel durch den Lärm der landwirtschaftlichen Maschinen ausgesetzt, der angesichts der relativ kleinen Wiesen und der Mahd zu unterschiedlichen Zeiten über mehrere Monate hin an den verschiedensten Stellen auftreten kann. Hierzu kommt, dass die Landwirte die Wiesen zu Trockenzeiten mit Wasser aus der Regnitz bewässern dürfen und dies auch tun.

Bei dieser Sachlage ist nach Ansicht des Gerichts nicht ersichtlich, inwieweit in diesem großräumigen Bereich – südlich des Dechsenderfer Dammes - ein konkretes Entwicklungspotential für Wiesenbrüter bestehen könnte. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass sich im Norden ein Europäisches Vogelschutzgebiet befindet.

Die Hundeanleinplicht gilt aufgrund der Entscheidung des Bay. Verwaltungsgerichtshofs jedoch weiterhin für das Europäische Vogelschutzgebiet, das sich nördlich des Dechsenderfer Dammes befindet. Schließlich wurden durch das Gericht im Verordnungserlassverfahren auch keine formellen Fehler festgestellt.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss /

Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt 20.1 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt 20.1 erhoben werden. Hierüber besteht Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.2

611/264/2018

Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers hier: Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt hat die Stadt Erlangen informiert, dass der Planfeststellungsbeschluss des „Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers“ erlassen wurde und öffentlich ausgelegt werden soll. Die Auslegung wurde in den Amtlichen Seiten vom 10.01.2019 sowie auf der Homepage der Stadt Erlangen ortsüblich bekanntgemacht. Die Auslegung findet im Zeitraum vom 15.01.2019 - 28.01.2019 zu den Dienstzeiten an folgenden Orten statt:

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Erlangen, Gebbertstraße 1, 91052
Erlangen, 3. Stock, Zimmer 338

Bauamt der Gemeinde Möhrendorf, Hauptstraße 16, 91096 Möhrendorf, 1. Stock, Zimmer 18

Der Planfeststellungsbeschluss mit den Planunterlagen steht darüber hinaus ab dem 15.01.2019
im Internet unter folgender Adresse zur Einsichtnahme zur Verfügung:

https://www.gdws.wsv.bund.de/SharedDocs/Planfeststellungsverfahren/DE/600_MDK_Kriegenbrunn.html

Zum Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses konnten zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch
keine Aussagen getroffen werden, da die Ausfertigung erst kurz vor Auslegungsbeginn angeliefert
wurde. Die Verwaltung wird den Planfeststellungsbeschlusses prüfen und das Ergebnis der
Prüfung erneut in die Gremien des Stadtrates einbringen.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum
Tagesordnungspunkt 20.2 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum
Tagesordnungspunkt 20.2 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.3

611/262/2018

Monitoring von Nachhaltigkeitsindikatoren in der Stadt- und Verkehrsplanung

Hintergrund

Im September 2015 hat sich die Generalversammlung der Vereinten Nationen auf die Agenda 2030 mit den Sustainable Development Goals (SDGs, siehe Anlage 1) geeinigt. Darin sind 17 Ziele mit Unterzielen zur nachhaltigen Entwicklung enthalten. Neben den nationalen Regierungen sind auch die Kommunen angesprochen, zur Erreichung der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Ziele beizutragen.

Um den Beitrag der deutschen Kommunen zur Agenda 2030 aufzeigen zu können, haben die kommunalen Spitzenverbände, gemeinsam mit weiteren Partnern, das Gemeinschaftsprojekt „SDG-Indikatoren für Kommunen“ initiiert. 47 Kernindikatoren dienen der quantitativen Abbildung jener Ziele und Unterziele, die für Kommunen relevant sind.

Das Präsidium des Deutschen Städtetags empfiehlt den Mitgliedsstädten ein indikatorgestütztes Monitoring. Die 47 Indikatoren stellen dafür eine Basis dar, die aber flexibel zu handhaben und anzupassen ist. Zudem wird betont, dass die Erhebung freiwillig bleiben muss. (Siehe Anlage 2).

Der vorliegende Katalog an SDG-Indikatoren wird vom Projektträger selbst als erster Vorschlag verstanden. Die einzelnen Kommunen können und sollen vor Ort selbst entscheiden, welche Indikatoren zur Abbildung ihres Beitrags zum SDG am besten geeignet sind. Die vorgeschlagenen Indikatoren stehen eher am Anfang und sollen stetig weiterentwickelt werden.

Relevante Indikatoren

Im Aufgabenbereich des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung sind die folgenden Indikatoren angesiedelt:

1. Modal Split (SDG 11 – Nr. 31)

Unter dem Modal Split versteht man die Anteile einzelner Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufkommen in einem bestimmten räumlichen Umgriff. Um den Modal Split als empirischen Wert berechnen zu können, werden Befragungen zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Damit werden Wege oder Distanzen einschließlich der genutzten Verkehrsmittel an einem Stichtag erhoben. Repräsentative Werte können beispielsweise mit Haushaltsbefragungen oder sog. Kordonbefragungen (Verkehrsteilnehmer werden an einem bestimmten Standort über ihr Verkehrsverhalten befragt) in Form einer Zufallsstichprobe erhoben und berechnet werden.

Modal-Split-Werte haben in der verkehrspolitischen Diskussion einen hohen Stellenwert, können aber aus verschiedenen Gründen missverstanden oder fehlinterpretiert werden.

In Erlangen werden regelmäßig Indikatoren zur Verkehrsmittelwahl und damit auch zum Modal-Split erhoben. In der Regel geschieht dies mit Hilfe von repräsentativen Haushaltsbefragungen. Hierbei kann jedoch nur das Verkehrsverhalten der Erlanger Bürger/-innen, aber nicht der Einpendler abgebildet werden. Die letzten Bürgerbefragungen zur Mobilität in Erlangen durch die Statistikstelle haben in den Jahren 2010, 2014 und 2018 stattgefunden. Die Ergebnisse

ermöglichen eine Zeitreihenbetrachtung zur Entwicklung des Modal Splits der Erlanger Bürger (vgl. Anlage 3). Wie sich das Gesamtverkehrsaufkommen in Erlangen darstellt, kann auf dieser Basis nicht analysiert werden, da hierfür Werte von über die Stadtgrenze einpendelnden Personen fehlen.

Weiterhin besteht die Möglichkeit, das Verkehrsverhalten einzelner Nutzergruppen statistisch zu erfassen. So wurde im Zeitraum von Oktober 2012 bis Februar 2013 bei den acht größten Erlanger Arbeitgebern (Areva, Erlanger Stadtwerke, Friedrich-Alexander-Universität, Klinikum am Europakanal, Siemens, Sparkasse-Erlangen, Stadt Erlangen und Universitätsklinikum) eine Mitarbeiterbefragung zur Pendelmobilität durchgeführt. Die Ergebnisse können nachfolgendem Link entnommen werden. https://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-1768/3974_read-28701/

2. Flächenbezogene Indikatoren (SDG 11 – Nr. 33 u. 34)

Als Indikatoren werden

- „Flächenverbrauch“, gemeint ist: der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche und
- Naherholungsflächen (pro Einwohner)

benannt.

Die flächenbezogenen Daten werden vom Bayerischen statistischen Landesamt auf Basis des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem, kurz *ALKIS* als „Art der tatsächlichen Nutzung“ erhoben.

Die aktuelle Entwicklung der Werte in Erlangen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	2015	2016	2017
Fläche Stadtgebiet in ha	7.696,29	7.696,29	7.696,29
Einwohnerzahl ¹	110.257	112.023	112.846
Siedlungs- und Verkehrsfläche in ha	3.173,10	3.189,56	3.193,33
Anteil	41,2 %	41,4 %	41,5 %
Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche ² in ha	245,56	248,49	245,87
pro Einwohner in m²	22,3 m²	22,2 m²	21,8 m²

Auswertung der Art der tatsächlichen Nutzung (nach ALKIS)

Der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche verzeichnet leichte Zuwächse von 0,3 % (2015 – 2017). Im selben Zeitraum hat die Einwohnerzahl um 2,3 % zugenommen, ebenso steigt die Zahl der Erwerbstätigen. Diese Steigerungen gehen damit erkennbar auf die im Stadtgebiet realisierten Nachverdichtungen zurück.

¹ lt. Statistischem Jahrbuch Erlangen 2017

² Die SDG Definition für „Erholungsfläche“ entspricht nach ALKIS-Schlüssel der Kategorie Sport-,Freizeit- und Erholungsfläche.

Der sparsame und schonende Umgang mit Grund und Boden wird von der Stadt Erlangen als wichtiger Grundsatz bei allen Planungen berücksichtigt. Er findet seinen Ausdruck u.a. in den vielfältigen Projekten der Innenentwicklung. Seit dem Jahr 2000 konnten rund zwei Drittel der städtischen Bebauungspläne im Rahmen der Innenentwicklung, d.h. ohne Inanspruchnahme neuer Flächen, realisiert werden (vgl. Vorlage 611/206/2017).

Während die absoluten Zahlen zu den Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen keinen eindeutigen Trend aufweisen, sind deren Werte pro Einwohner leicht rückläufig. Dies ist ebenfalls primär in der Bevölkerungszunahme begründet. Um den Anforderungen einer wachsenden Stadtbevölkerung gerecht zu werden, wurde u.a. das Grünkonzept Erlangen (vgl. Vorlage EB77/030/2018) erstellt. Der Sportentwicklungsplan befindet sich aktuell in Bearbeitung (vgl. Vorlage 52/190/2018).

3. Informelle Bürgerbeteiligung (SDG 16 – Nr. 45)

Der Indikator bezieht sich laut Definition auf „unterschiedliche Formen des bürgerschaftlichen Engagements“, die nicht gesetzlich geregelt sind. Beispielhaft genannt werden Bürgerinitiativen, Unterschriftensammlungen, Bürgerversammlungen und Runde Tische.

Die Verwaltung bemüht sich auf verschiedenen Feldern um eine Stärkung von Beteiligungsformaten und des bürgerschaftlichen Engagements:

Information über die bestehenden Möglichkeiten sich in Gremien zu beteiligen	Handbuch Bürgerbeteiligung
Information über Vorhaben und Planungen in der Stadt, interaktiv	Vorhabenliste (laufend aktualisiert)
Möglichkeiten mitzureden und Ideen anzubringen	Infoveranstaltungen zu stadtteilrelevanten Projekten vor Ort, Bürgerversammlungen, Workshops, Foren und Arbeitskreise, Onlinebeteiligungen, Bürgersprechstunden, Mängelmelder, gesetzlich geregelte Beteiligungen
Institutionalisierte Schnittstelle in die Politik	Stadtteilbeiräte, Meinungsträgerkreis

Eine quantitative Erfassung der Beteiligungsformate (im Sinne des Indikators: jährliche Anzahl / 1000 Einwohner) erfolgt derzeit nicht.

Bewertung

Ein explizites Monitoring auf Basis des SDG-Indikatorensets findet bisher nicht statt. Die davon adressierten Themen sind aber im Verwaltungshandeln stets präsent. Die entsprechenden Daten werden bereits jetzt in den jeweiligen Arbeitszusammenhängen beachtet, ausgewertet und publiziert.

Neben dem damit erzeugten Mehraufwand erscheint eine zusätzliche Institutionalisierung der Berichterstattung derzeit auch aus fachlicher Sicht nicht angezeigt:

1. Modal Split (SDG 11 – Nr. 31)

Ein Zeitreihenvergleich (s.o.) ist zwar möglich, der Vergleich mit anderen Kommunen oder Durchschnittswerten anhand der Indikatoren aber nicht unproblematisch. Auf die oben bereits dargestellten Fehlerquellen und Missverständnisse bei der vergleichenden Interpretation von Modal-Split-Zeitreihen wird nochmals hingewiesen.

2. *Flächenbezogene Indikatoren (SDG 11 – Nr. 33 u. 34)*

Ein Zeitreihenvergleich (s.o.) ist zwar möglich, der Vergleich mit anderen Kommunen oder Durchschnittswerten anhand der Indikatoren aber nicht unproblematisch. Neben allgemeinen Definitionsfragen hängen die Werte stark von den natürlichen Voraussetzungen und administrativen Grenzen ab.

3. *Informelle Bürgerbeteiligung (SDG 16 – Nr. 45)*

Die Definition und Operabilität des Indikators dürfte in der Praxis schwierig sein. Die Stadtverwaltung kann i.d.R. nur die selbst durchgeführten „Beteiligungen“ erfassen. Weitere „Beteiligungen“ können von sonstigen Akteuren oder Planungsträgern ausgehen. Inwieweit sich Initiativen aus der Bürgerschaft selbst ergeben, kann nicht beeinflusst bzw. statistisch ausgewertet werden

Da sich ähnliche Fragestellungen auch in anderen Kommunen ergeben dürften, ist zu erwarten, dass für die aufgeworfenen Fragen künftig allgemein übertragbare Lösungen erarbeitet werden. Die Verwaltung wird daher die weitere Entwicklung der Fachdiskussion verfolgen und zu gegebener Zeit einen Vorschlag für ein praktikables und effizientes Monitoring unterbreiten. Sinnvollerweise ist dieses in eine Gesamtbetrachtung aller 17 Nachhaltigkeitsziele bzw. 47 Indikatoren einzubinden.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt 20.3 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt 20.3 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.4

VI/174/2018

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA zum 10.01.2019 auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Pöhlmann soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt 20.4 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Anfrage von Herrn Stadtrat Pöhlmann, ob es möglich sei die Fraktionsanträge zeitnaher zu bearbeiten.

Die Verwaltung teilt mit, dass die Verzögerungen den Personalressourcen geschuldet sind und sich daher die Bearbeitungszeit verlängert.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Pöhlmann soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt 20.4 erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Anfrage von Herrn Stadtrat Pöhlmann, ob es möglich sei die Fraktionsanträge zeitnaher zu bearbeiten.

Die Verwaltung teilt mit, dass die Verzögerungen den Personalressourcen geschuldet sind und sich daher die Bearbeitungszeit verlängert.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 8

31/207/2018

Aufwertung Südspitze der Wöhrmühlinsel; Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 089/2018 vom 20.6.2018

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Südtteil der Wöhrmühlinsel (Flurnummer 1632, Gemarkung Erlangen) ist ein ökologisch sehr wertvolles Gelände. Die im Jahr 2017 durch das Büro ANUVA erstellten Untersuchungen zeigten die hohe ökologische Wertigkeit der Gehölzstrukturen, insbesondere für Vögel und Fledermäuse. Daher wurde empfohlen den Südtteil zum Auwald zu entwickeln und die auf 1,767 ha bestehende Wiesennutzung aufzugeben. Die Begrenzung im Süden, Westen und Osten durch die Regnitz und im Norden durch das Privatgelände eines Gewerbebetriebs bietet die seltene Chance einer weitgehend ungestörten natürlichen Lebensraumentwicklung.

Das Konzept des Wasserwirtschaftsamtes im Rahmen der EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL) fordert hier ebenso strukturverbessernde Maßnahmen wie die Entwicklung eines natürlichen Auwaldes zur ökologischen Verbesserung.

Die ökologische Aufwertung der Wiese kann zudem als ökologische Ausgleichsmaßnahme im städtischen Ökokonto positiv verbucht werden.

Die Wiese ist derzeit an eine nicht in Erlangen ansässige Landwirtin verpachtet. Die früheste mögliche Kündigung kann bei Einhaltung der Kündigungsfrist bis zum 30.09.2019 ausgesprochen werden. Ab diesem Zeitpunkt kann die Fläche für die beabsichtigte Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

Die Liegenschaftsverwaltung weist darauf hin, dass durch die gewünschten Maßnahmen eine im Vergleich zu anderen städtischen Wiesengrundstücken relativ große Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen wird und damit nicht mehr als potentielle Nutzfläche für andere Pächter bereitsteht.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Antrag von Herrn Stadtrat Volleth den Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Dieser Antrag wird **mit 10 : 4 Stimmen im Ausschuss** mehrheitlich abgelehnt.

Antrag von Herrn Stadtrat Pöhlmann, dass die Stadt bei dieser Maßnahme keine Ökopunkte gutgeschrieben bekommt.

Dieser Antrag wird **mit 8 : 0 Stimmen im Beirat** und **13 : 1 Stimmen im Ausschuss** mehrheitlich abgelehnt.

Herr Beirat Niedermann wünscht für die nächste Sitzung Informationen zum städtischen Ökokonto. Die Verwaltung sichert einen Bericht für die nächste Sitzung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, um das ökologische Potential des Südteils der Wöhrmühlinsel (Flurnummer 1632, Gemarkung Erlangen) zu entwickeln und den bestehenden Pachtvertrag zum nächst möglichen Zeitpunkt zu kündigen.

Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 089/2018 vom 20.06.2018 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 10 gegen 4

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Antrag von Herrn Stadtrat Volleth den Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Dieser Antrag wird **mit 10 : 4 Stimmen im Ausschuss** mehrheitlich abgelehnt.

Antrag von Herrn Stadtrat Pöhlmann, dass die Stadt bei dieser Maßnahme keine Ökopunkte gutgeschrieben bekommt.

Dieser Antrag wird **mit 8 : 0 Stimmen im Beirat** und **13 : 1 Stimmen im Ausschuss** mehrheitlich abgelehnt.

Herr Beirat Niedermann wünscht für die nächste Sitzung Informationen zum städtischen Ökokonto. Die Verwaltung sichert einen Bericht für die nächste Sitzung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, um das ökologische Potential des Südteils der Wöhrmühlinsel (Flurnummer 1632, Gemarkung Erlangen) zu entwickeln und den bestehenden Pachtvertrag zum nächst möglichen Zeitpunkt zu kündigen.

Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 089/2018 vom 20.06.2018 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 5 gegen 3

TOP 9

613/207/2018

Haltestelle "Äußere Brucker/ Paul-Gossen-Str.": barrierefreier Ausbau des südlichen Bussteiges

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Vor dem Hintergrund, dass die Infrastruktur für den ÖPNV gemäß PBefG barrierefrei auszubauen ist, wurden für ausgewählte Haltestellen Planungen für einen barrierefreien Ausbau in Auftrag gegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ebenso wie die drei anderen Bussteige an der Kreuzung Äußere Brucker/ Paul-Gossen-Straße soll auch der südliche Bussteig bei einem Ausbau weiterhin eine Busbucht bleiben. Dadurch können die Busse dicht an der Kreuzung halten (kurze Wege beim Umsteigen) und es entsteht dennoch hinter den haltenden Bussen kein Rückstau in den signalisierten Kreuzungsbereich.

Derzeit ist Flächenaufteilung im Seitenbereich des bestehenden Bussteiges unbefriedigend: Sowohl die Wartefläche für Fahrgäste, als auch der Geh- und Radweg weisen zu geringe Breiten auf. Daher steht die Buswartehalle derzeit teilweise im Radweg.

Für den Seitenbereich wurde daher die Möglichkeit untersucht, einen getrennten Geh- und Radweg hinter der Wartefläche vorbei zu führen – jeweils mit ausreichenden Breiten. Dafür wird mehr Fläche benötigt als bisher. Die Grünfläche hinter dem Bussteig befindet sich jedoch nicht in städtischem Besitz. Für den zusätzlichen Flächenmehrbedarf wurde ein Grunderwerb geprüft. Leider ist hier jedoch kein Grunderwerb möglich (Gemeinschaft aus 84 Eigentümern).

Die vorliegende Lösung (s. Anlage) beschränkt sich daher auf die vorhandenen städtischen Flächen. Dabei wurde der durchgehende Gehweg und die Wartefläche für Fahrgäste zu einer großzügigen Fläche zusammengefasst. Zwischen den Fahrgästen und dem Fußgänger-Längsverkehr sind kaum Konflikte zu erwarten. Hier ist auch ausreichend Platz für die Buswartehalle. Der separate Radweg wird mit ausreichender Breite hinter der gemeinsamen Fläche für Fußgänger u. Fahrgäste vorbei geführt, sodass Konflikte zwischen ein-/aussteigenden Fahrgästen und Radfahrern vermieden werden. Damit wurde eine gute Kompromisslösung gefunden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Dieser Bussteig wurde für den barrierefreien Ausbau ausgewählt, weil die vorhandene Busbucht aus bautechnischer Sicht in absehbarer Zeit sanierungsbedürftig ist. (Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungen lag noch keine Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ vor.)

Im Zuge der Fahrbahndecken-Erneuerung in einem Abschnitt der Äußeren-Brucker-Straße (Nov. 2018) wurde auch der Belag in der bestehenden Busbucht provisorisch erneuert, um die Verkehrssicherheit bis zu einem umfassenden Ausbau des gesamten Bussteiges zu gewährleisten.

Mit diesem Beschluss wird die grundsätzliche (barrierefreie) Ausgestaltung des Bussteiges (s. Anlage) festgelegt, wie sie im Rahmen eines zukünftigen Vollausbaus umgesetzt werden soll. Ein Zeitpunkt für die bauliche Umsetzung steht noch nicht fest. Die Umsetzung ist abhängig von der bautechnischen Sanierungsbedürftigkeit, von der Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ und von der Bereitstellung von HH-Mitteln.

Die Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ gemäß Nahverkehrsplan 2016-2021 wird dem UVPA in 2019 zum Beschluss vorgelegt. Diese Haltestelle ist darin enthalten.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	256.000 €	bei IPNr.: 541.6101 (Amt 66) „Bushaltestellen (Barrierefreiheit)“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind auf IvP-Nr. 541.6101 gemäß Entwurf des Investitionsprogramms zum Haushalt 2019 derzeit wie folgt vorgesehen:
- 2019: 100.000 €
 - 2020: 200.000 €
 - 2021: 200.000 €
 - 2022: 200.000 €
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann und Herr Beirat Helgert beantragen, in diesen Bereich verlaufende Fahrradwege besser zu markieren und ausreichend zu beleuchten.

Die Verwaltung wird sich der Problematik annehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Bei der grundlegenden Erneuerung soll der südliche Bussteig der Haltestelle „Äußere Brucker/ Paul-Gossen-Str.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann und Herr Beirat Helgert beantragen, in diesen Bereich verlaufende Fahrradwege besser zu markieren und ausreichend zu beleuchten.

Die Verwaltung wird sich der Problematik annehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Bei der grundlegenden Erneuerung soll der südliche Bussteig der Haltestelle „Äußere Brucker/ Paul-Gossen-Str.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 10

613/208/2018

Haltestelle "Bayernstr.": barrierefreier Ausbau des südlichen Bussteiges

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Vor dem Hintergrund, dass die Infrastruktur für den ÖPNV gemäß PBefG barrierefrei auszubauen ist, wurden für ausgewählte Haltestellen Planungen für einen barrierefreien Ausbau in Auftrag gegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Haltestelle „Bayernstr.“ ist am östlichen Ende des Büchenbacher Damms gelegen. Der Büchenbacher Damm wird derzeit von 5 Buslinien befahren. In der bestehenden Busbucht des südlichen Bussteiges kann derzeit nur 1 Gelenkbus ordnungsgemäß halten. Bei dem neuen Bussteig sollen aufgrund der erhöhten Busfrequenz zwei Busse (1 Gelenkbus und 1 Standardlinienbus) gleichzeitig halten können. Bei einer entsprechend großen, barrierefreien

Busbucht mit einer ausreichenden Wartefläche für Fahrgäste wäre daher ein Eingriff in die angrenzende Böschung mit Vegetation (u.a. Baumbestand) notwendig.

Als bessere Lösung erweist es sich, den südlichen Bussteig zum „Halten am Fahrbahnrand“ auszubauen (s. Anlage). Damit können zwei Haltepositionen für die Busse geschaffen werden und gleichzeitig versiegelte Fläche zurückgebaut werden.

Die Busse halten dann auf dem Rechtsabbiege-Fahstreifen zu A73, der mit über 100 m sehr lang ist. Der geradeaus fahrende Kfz-Verkehr vom Büchenbacher Damm wird weiterhin auf zwei durchgehenden Fahstreifen neben den haltenden Bussen auf dem Rechtsabbiegestreifen vorbeigeführt, sodass hier keine Behinderungen für den Kfz-Verkehr zu befürchten sind. Für die Busse entsteht der Vorteil, dass sie geradlinig und komfortabel vom Büchenbacher Damm an den neuen Bussteig heranfahren können, sich nach dem Halt nicht wieder in den fließenden Verkehr einordnen müssen und sie ohne Spurwechsel auf dem Rechtsabbiege-Fahstreifen weiterfahren können, weil dieser anschließend in einen Bussonderfahstreifen übergeht.

Eine vergleichbare Lösung ist vor vier Jahren bei der Haltestelle „Weisendorfer Str.“ in Dechendorf in stadtauswärtiger Richtung auf der Staatsstraße 2240 erfolgreich umgesetzt worden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Dieser Bussteig wurde für den barrierefreien Ausbau ausgewählt, weil die vorhandene Busbucht aus bautechnischer Sicht in absehbarer Zeit sanierungsbedürftig ist. Weiterhin bestand an dieser Örtlichkeit eine gewisse Planungssicherheit, da die vorläufige StUB-Trasse gemäß Standardisierter Bewertung hier nicht verläuft. (Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungen lag noch keine Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ vor.)

Mit diesem Beschluss wird die grundsätzliche (barrierefreie) Ausgestaltung des Bussteiges (s. Anlage) festgelegt, wie sie im Rahmen eines zukünftigen Vollausbaus umgesetzt werden soll. Ein Zeitpunkt für die bauliche Umsetzung steht noch nicht fest. Die Umsetzung ist abhängig von der bautechnischen Sanierungsbedürftigkeit, von der Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ und von der Bereitstellung von HH-Mitteln.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	155.000 €	bei IPNr.: 541.6101 (Amt 66) „Bushaltestellen (Barrierefreiheit)“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind auf IvP-Nr. 541.6101 gemäß Entwurf des Investitionsprogramms zum Haushalt 2019 derzeit wie folgt vorgesehen:
- 2019: 100.000 €
 - 2020: 200.000 €
 - 2021: 200.000 €
 - 2022: 200.000 €
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann ist der Meinung, dass es an dieser Haltestelle empfehlenswert wäre eine Fahrradabstellanlage zu schaffen. Die Verwaltung wird diesen Vorschlag überprüfen.

Ergebnis/Beschluss:

Bei einer grundlegenden Erneuerung soll der südliche Bussteig der Haltestelle „Bayernstr.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann ist der Meinung, dass es an dieser Haltestelle empfehlenswert wäre eine Fahrradabstellanlage zu schaffen. Die Verwaltung wird diesen Vorschlag überprüfen.

Ergebnis/Beschluss:

Bei einer grundlegenden Erneuerung soll der südliche Bussteig der Haltestelle „Bayernstr.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 11

613/209/2018

Haltestelle "Schorlachstr.": barrierefreier Ausbau der beiden Bussteige

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Vor dem Hintergrund, dass die Infrastruktur für den ÖPNV gemäß PBefG barrierefrei auszubauen ist, wurden für ausgewählte Haltestellen Planungen für einen barrierefreien Ausbau in Auftrag gegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Fürther Straße mit der Haltestelle „Schorlachstr.“ ist aufgrund der angrenzenden Bebauung durch beengte Verhältnisse geprägt. Schon heute sind beidseits „nur“ halbe Busbuchten vorhanden, sodass ein Passieren des Busses nur als Überholvorgang möglich ist.

Aufgrund der Platzverhältnisse ist die Anlage von vollen Busbuchten hier nicht möglich. Für die westliche Haltestelle wurde eine halbe Busbucht geprüft. Es hat sich gezeigt, dass die Abmaße des verfügbaren städtischen Grundstücks ein paralleles Anfahren mit Gelenkbussen an eine halbe Busbucht im täglichen Fahrbetrieb nicht zulassen. Der Anspruch der Barrierefreiheit wird damit nicht erreicht.

Daher soll für beide Bussteige bei einem barrierefreien Ausbau das „Halten am Fahrbahnrand“ eingerichtet werden (s. Anlage). Die Busse halten dann auf der Fahrbahn und können die beiden Bussteige parallel und komfortabel anfahren. Von Vorteil ist, dass beide Bussteige einen gewissen Abstand von der signalisierten Kreuzung haben. Somit wird u.a. das Risiko eines Rückstaus in den Kreuzungsbereich hinter einem haltenden Bus reduziert. Außerdem verkehrt an dieser Haltestelle derzeit nur eine Buslinie (285) maximal im 10 min-Takt.

Am westlichen Bussteig kann der getrennte Geh- und Radweg hinter der Wartefläche für Fahrgäste vorbeigeführt werden. Die Buswarte Halle kann jetzt auf dieser Wartefläche direkt am Kassler Sonderbord aufgestellt werden. Auf Wunsch der AG Rad wird der Radweg direkt nach dem westlichen Bussteig auf die Fahrbahn geleitet, da der Radweg derzeit ohnehin nach einer kurzen Strecke endet und auf die Fahrbahn geführt wird. Der Haltestellenbereich ist für die Ableitung jedoch besser geeignet.

Am östlichen Bussteig reicht der Platz nicht für eine Trennung in Gehweg, Radweg und Wartefläche aus. Hier wird im Haltestellenbereich eine Mischfläche als „Gehweg, Rad frei“ eingerichtet. Eine Markierungslinie oder anderer Belag soll auf den Ein-/ Ausstiegsbereich direkt am Kassler Sonderbord aufmerksam machen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Diese Haltestelle wurde für den barrierefreien Ausbau ausgewählt, weil die vorhandenen halben Busbuchten aus bautechnischer Sicht in absehbarer Zeit sanierungsbedürftig sind. (Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungen lag noch keine Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ vor.)

Mit diesem Beschluss wird die grundsätzliche (barrierefreie) Ausgestaltung des Bussteiges (s. Anlage) festgelegt, wie sie im Rahmen eines zukünftigen Vollausbaus umgesetzt werden soll. Ein Zeitpunkt für die bauliche Umsetzung steht noch nicht fest. Die Umsetzung ist abhängig von der bautechnischen Sanierungsbedürftigkeit, von der Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ und von der Bereitstellung von HH-Mitteln.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	232.000 €	bei IPNr.: 541.6101 (Amt 66)
	(2 Bussteige)	„Bushaltestellen (Barrierefreiheit)“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

sind auf IvP-Nr. 541.6101 gemäß Entwurf des Investitionsprogramms zum Haushalt 2019 derzeit wie folgt vorgesehen:

- 2019: 100.000 €

- 2020: 200.000 €

- 2021: 200.000 €

- 2022: 200.000 €

sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Bei einer grundlegenden Erneuerung sollen die beiden Bussteige der Haltestelle „Schorlachstr.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Bei einer grundlegenden Erneuerung sollen die beiden Bussteige der Haltestelle „Schorlachstr.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 12

613/210/2018

Haltestelle "Kurt-Schumacher-Str.": barrierefreier Ausbau der beiden Bussteige

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Vor dem Hintergrund, dass die Infrastruktur für den ÖPNV gemäß PBefG barrierefrei auszubauen ist, wurden für ausgewählte Haltestellen Planungen für einen barrierefreien Ausbau in Auftrag gegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Haltestelle „Kurt-Schumacher-Str.“ liegt in der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Allee am Röthelheimpark und dem Kreisverkehr am Obi-Markt.

Die Haltestelle wurde 2017 kurzfristig, provisorisch eingerichtet, da die Buslinie 280 ab Dez. 2017 von der Sealdussiedlung über die Kurt-Schumacher-Straße zum „Busbahnhof Buckenhof/ Spardorf“ verlängert wurde. Ab Dez. 2018 wird auch die Gelenkbuslinie 20 über die Kurt-Schumacher-Straße fahren und diese Haltestelle bedienen. Da die Haltestelle zunächst nur provisorisch hergestellt wurde, wird in absehbarer Zeit eine ordnungsgemäße Herstellung notwendig.

An der bestehenden, provisorischen Haltestelle halten die Busse am Fahrbahnrand. Bei einem barrierefreien Ausbau der beiden Bussteige sollen trotz der hohen Verkehrsstärke in der Kurt-Schumacher-Straße keine Busbuchten angelegt werden. Die Entwicklungslänge von barrierefreien, gelenkbustauglichen Busbuchten ist sehr groß. Dadurch müssten beidseits zahlreiche Bäume aus der Baumallee, die die Kurt-Schumacher-Straße begleitet, entfernt werden.

Um dies zu vermeiden, sollen die Busse bei einem barrierefreien Ausbau der beiden Bussteige auch weiterhin am Fahrbahnrand halten (s. Anlage). Die Lage der Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße wurde so gewählt, dass die Haltestelle einen möglichst großen Abstand zum Kreisverkehr und zur signalisierten Kreuzung mit der Allee am Röthelheimpark hat, um zu vermeiden, dass ein möglicher Rückstau hinter einem haltenden Bus bis in die jeweiligen Kreuzungsbereiche hineinreicht. Beide Buslinien verkehren in Spitzenzeiten derzeit in einem 20 min-Takt. Das „Halten am Fahrbahnrand“ ermöglicht für die Busse ein zügiges und komfortables An- und Abfahren an die Haltestelle, da sie sich beispielsweise nicht wieder in den fließenden Verkehr einordnen müssen.

Die Lage der Haltestelle wurde auch so gewählt, dass sie direkt an einer vorhandenen Mittelinsel in der Kurt-Schumacher-Straße liegt, damit die Fahrgäste die Straße leicht überqueren können.

Beim östlichen Bussteig lässt sich aufgrund der geringen Baumabstände nicht vermeiden, dass ein Baum entfernt werden muss. Dieser Baum (Birke) hat jedoch ohnehin keine große Lebenserwartung mehr und ist absehbar abgängig. Hierfür ist eine Baum-Ersatzpflanzung in einer Baumscheibe im östlichen Bussteig bereits vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Diese Haltestelle wurde für den barrierefreien Ausbau ausgewählt, weil die vorhandenen Bussteige nur provisorisch hergestellt wurden und in absehbarer Zeit eine ordnungsgemäße

Herstellung erfordern. (Zum Zeitpunkt der Aufnahme der Planungen lag noch keine Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ vor.)

Mit diesem Beschluss wird die grundsätzliche (barrierefreie) Ausgestaltung der beiden Bussteige (s. Anlage) festgelegt, wie sie im Rahmen eines zukünftigen Vollausbaus umgesetzt werden soll. Ein Zeitpunkt für die bauliche Umsetzung steht noch nicht fest. Die Umsetzung ist abhängig von der bautechnischen Sanierungsbedürftigkeit, von der Prioritätenliste „barrierefreie Haltestellen“ und von der Bereitstellung von HH-Mitteln.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	208.000 €	bei IPNr.: 541.6101 (Amt 66)
	(2 Bussteige)	„Bushaltestellen (Barrierefreiheit)“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

sind auf IvP-Nr. 541.6101 gemäß Entwurf des Investitionsprogramms zum Haushalt 2019 derzeit wie folgt vorgesehen:

- 2019: 100.000 €

- 2020: 200.000 €

- 2021: 200.000 €

- 2022: 200.000 €

sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann bittet die Verwaltung, die Anbindung der Buckenhofer Siedlung zur Bushaltestelle Kurt-Schumacher-Straße nochmals zu überprüfen.

Ergebnis/Beschluss:

Bei dem grundlegenden Ausbau sollen die beiden Bussteige der Haltestelle „Kurt-Schumacher-Str.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann bittet die Verwaltung, die Anbindung der Buckenhofer Siedlung zur Bushaltestelle Kurt-Schumacher-Straße nochmals zu überprüfen.

Ergebnis/Beschluss:

Bei dem grundlegenden Ausbau sollen die beiden Bussteige der Haltestelle „Kurt-Schumacher-Str.“ gemäß beiliegendem Lageplan (s. Anlage) barrierefrei ausgebaut werden.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 13

613/211/2018

Prüfung einer City-Linie - aktueller Sachstand; Fraktionsantrag Nr. 169/2017

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen des Verkehrskonzepts Innenstadt zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs wurde festgestellt, dass die Verbindung vom Großparkplatz in die nördliche Innenstadt und hier insbesondere dem Zentrum des Universitätsklinikums am Maximiliansplatz Optimierungsbedarf aufweist. Für Erwerbstätige oder Besucher, die den zentral gelegenen Großparkplatz nutzen, existiert derzeit keine direkte Busverbindung. Durch die hohe Arbeitsplatzdichte in der nördlichen Innenstadt und die geplante Stellplatzenerweiterung am Großparkplatz (siehe hierzu Beschlussvorlage Nr. 613/128/2018) erscheint die Einrichtung einer Verknüpfung als P+R (Park & Ride) in Verbindung mit einem Kombi-Ticket sinnvoll.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Eine direkte Verbindung vom Großparkplatz in die nördliche Altstadt über die Achse Thalmühlstraße / Martinsbühler Straße ist aufgrund infrastruktureller Rahmenbedingungen für Standardbusse derzeit nicht realisierbar. Die Verwaltung ist mit Planungen beauftragt, diese Verbindung für den Buslinienverkehr zu ertüchtigen, siehe Beschluss Nr. 613/257/2017/1. Dies erfordert allerdings einen langfristigen Planungsprozess.

Als kurzfristige Lösung wird deshalb die Verbindung durch die Unterführung Münchener Straße / Fuchsen Garten favorisiert, die mit dem Einsatz von Elektro-Kleinbussen vorgesehen wird.

Linienführung

Die City-Linie mit Kleinbussen wird noch mit einer detaillierten Linienkonzeption mit folgenden Rahmenbedingungen erarbeitet:

- Linienführung vom Großparkplatz durch die Unterführung Münchener Str. / Fuchsen Garten mit Kleinbussen
- Anbindung der Altstadt und der Universitätskliniken
- Anbindung des Zollhauses für eine Umsteigebeziehung zum Regionalverkehr aus dem Osten

Hierzu wurden von der Verwaltung bereits denkbare Linienvarianten entwickelt, siehe Anlage 3. Die Linienführung ist jedoch stets Gegenstand des Planungs- und Abwägungsprozesses und steht deshalb zum aktuellen Stand noch nicht endgültig fest. Darüber hinaus ist eine Vereinheitlichung der Haltestellenbenennung im Umfeld des Universitätsklinikums sowie die Anzeige von wichtigen Zwischenzielen im Fahrgastinformationssystem (siehe hierzu: Modernisierungsmaßnahmen im ÖPNV im Rahmen des Förderprogrammes „Saubere Luft“ 613/197/2018 und 613/190/2018/2) vorgesehen.

Des Weiteren ist angedacht, ein Kombi-Ticket einzuführen. Parkende hätten damit die Möglichkeit, für einen geringen Aufpreis zum normalen Parkticket die City-Linie zu nutzen, um komfortabel und direkt die Innenstadt zu erreichen. Hierdurch soll diese weiter vom Kfz-Verkehr entlastet werden.

Untersuchungsbedarf

Die Einführung einer neuen Buslinie erfordert einen komplexen Planungsprozess, der konzeptionelle, betriebliche und wirtschaftliche Faktoren umfasst. Unter anderem werden folgende Gesichtspunkte geprüft:

- Konkretisierung der Lösungsansätze: Die Entwürfe der Linienvarianten (siehe Anlage 3) müssen tiefgehend geprüft werden. (Ost-/West-Verbindung, Ringlinienvariante, Detailplanung des Linienverlauf)
- Infrastrukturprüfung (Nutzung und Anfahrbarkeit vorhandener Haltestellen insb. am Martin-Luther-Platz, ggfs. Einrichtung neuer Haltestellen, Ladeinfrastruktur)
- Anforderungen der zu erschließenden Bereiche und Einrichtungen (insbesondere des Einzelhandels und die Universitätskliniken)
- Wirtschaftlichkeit
- Betrieb (u.a. Takt, Fahrzeug- und Personaleinsatz etc.)

Die Untersuchung o. g. Punkte bedarf im Weiteren einer engen Abstimmung mit betroffenen Gremien und Einrichtungen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Vorgehensweise

Die Verwaltung wird zusammen mit den ESTW Fragestellungen zur Beschaffung und dem Betrieb der City-Linie prüfen. Ein möglichst nachfragegerechtes Angebot soll durch den bereits begonnenen Abstimmungsprozess sichergestellt werden. Ein Abstimmungstermin zur Ermittlung des Bedarfs seitens des Universitätsklinikums fand bereits statt.

Für die Beschaffung von Elektrobussen soll im ersten Halbjahr 2019 ein Förderantrag gestellt werden. Das Förderungsverfahren und anschließend Lieferung von Elektrokleinbussen inklusive Ladeinfrastruktur kann nach derzeitigem Stand wohl bis zu vier Jahren in Anspruch nehmen.

Als Zwischenlösung soll daher auch der Einsatz von Erdgas- oder Dieselmotoren geprüft werden, um schnellstmöglich das ÖPNV-Angebot im Bereich Universitätsklinikum / nördliche Innenstadt optimieren zu können.

Die City-Linie ist demnach als Bestandteil des Verkehrskonzeptes Innenstadt zu sehen und soll damit einen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Verkehr leisten.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Es besteht Einvernehmen den folgenden Antragstext zu Punkt 2 „Die Verwaltung wird beauftragt, weitergehende Planungen zu konkretisieren **und eine baldmöglichste Aufnahme der City-Linie ist das Ziel**“ folgendermaßen zu ergänzen. Der Vorsitzende lässt über den geänderten Antragstext abstimmen.

Die 2 Fraktionsanträge der FDP 008/2019 und Grünen Liste 011/2019, die als Tischaufgabe aufgelegt wurden, sind hiermit bearbeitet.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der vorliegende Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt weitere Planungen zu konkretisieren **und eine baldmöglichste Aufnahme der City-Linie ist das Ziel.**
3. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste 169/2017 ist hiermit bearbeitet.
4. Die Fraktionsanträge der FDP 008/2019 und Grünen Liste 011/2019 sind hiermit bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Es besteht Einvernehmen den folgenden Antragstext zu Punkt 2 „Die Verwaltung wird beauftragt, weitergehende Planungen zu konkretisieren **und eine baldmöglichste Aufnahme der City-Linie ist das Ziel**“ folgendermaßen zu ergänzen. Der Vorsitzende lässt über den geänderten Antragstext abstimmen.

Die 2 Fraktionsanträge der FDP 008/2019 und Grünen Liste 011/2019, die als Tischaufgabe aufgelegt wurden, sind hiermit bearbeitet.

Ergebnis/Beschluss:

5. Der vorliegende Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.
6. Die Verwaltung wird beauftragt weitere Planungen zu konkretisieren **und eine baldmöglichste Aufnahme der City-Linie ist das Ziel.**
7. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste 169/2017 ist hiermit bearbeitet.
8. Die Fraktionsanträge der FDP 008/2019 und Grünen Liste 011/2019 sind hiermit bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 5 gegen 0

TOP 14

613/222/2018

Sachstandsbericht Parkplätze / Mobilitätskonzept Uni-Klinikum; CSU-Fraktionsantrag 206/2018

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 206/2018 bittet die CSU-Fraktion um einen Sachstandsbericht zum Thema „Parkplätze / Mobilitätskonzept Uni-Klinikum“ sowie um eine Stellungnahme der Verwaltung zum Parkierungskonzept auf dem „Berggelände“.

Mit Beschluss des Stadtrates am 27.07.2017 (vgl. 613/128/2017) wurde die Verwaltung beauftragt, Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen zu konkretisieren und dem Ausschuss erneut vorzulegen. Diese Maßnahmen beinhalten insbesondere:

- Einführung von Lieferverkehrszonen an ausgewählten Standorten im Bereich von derzeitigen Kfz-Stellplätzen
- Parkplatzergänzungen in Form von Auffangparkplätzen im Randbereich der Innenstadt mit geeignetem ÖV-Angebot (P&R) oder in fußläufiger Entfernung zu den wesentlichen Zielen ggf. in Verbindung mit ÖV-Kombitickets
- Stärkung des Großparkplatzes als Auffangparkplatz
- Entzerrung der Parkraumsituation durch Anhebung der Parktarife mit kurzen Parkdauern in räumlicher Differenzierung unter Berücksichtigung der Nutzergruppen und des Stellplatzangebotes im jeweiligen Umfeld
- Aufhebung der Aufparkregelungen auf Gehwegen mit weniger als 1,8 m Restbreite und hohem Fußverkehrsaufkommen. Kompensation des Entfalls der Stellplätze auf Gehwegen mit Auffangparkplätzen

Mit der Einführung von Lieferverkehrszonen wurde bereits 2017 begonnen (vgl. 613/179/2018). Diese Maßnahmen werden in den kommenden Jahren nach entsprechenden Abstimmungen weiter umgesetzt. Parkplatzergänzungen (z.B. Fuchsenwiese) und die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung werden derzeit (auch durch externe Gutachten) konkretisiert bzw. befinden sich in der Umsetzung. Die Stärkung des Großparkplatzes als Auffangparkplatz soll noch 2019 durch einen städtebaulichen Wettbewerb weiter geplant werden.

Für Februar 2019 ist eine UVPA-Vorlage vorgesehen, welche Maßnahmen zur Entzerrung der Parkraumsituation in der Innenstadt thematisiert. Die Umsetzung erster konkreter Maßnahmen ist ebenfalls 2019 geplant. Diese stehen auch in engem Zusammenhang mit dem am 13.11.2018 beschlossenen Plannetzen für den Fußverkehr und den zugehörigen Qualitätsstandards (vgl. 613/201/2018/1).

Wie bereits in mehreren öffentlichen Veranstaltungen verdeutlicht wurde, sollen bei der Umsetzung dieser Maßnahmen keine Stellplätze entfallen, sondern durch Schaffung höherer Kapazitäten an anderer Stelle (z.B. Großparkplatz) kompensiert werden. Hier ist ein zeitlich versetztes Vorgehen vorgesehen, d.h. Entfall nach Neuschaffung von Stellplätzen.

Darüber hinaus stehen Verwaltung und UKER in engem Kontakt bzgl. der Konkretisierung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts Uni-Klinikum. So hat das UKER umfassende eigene Befragungen der Mitarbeiter, Patienten und Besucher durchgeführt, die sowohl bei den Planungen der City-Linie als auch für die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements von großem Nutzen sind. Das weitere Vorgehen bezüglich Einrichtungen für den ruhenden Verkehr des Universitätsklinikums wird mit den Beschlussvorlagen 611/252/2018 und 611/267/2018 im UVPA am 22.01.2019 erläutert.

Zur Situation auf dem „Berggelände“ nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Am 26.11.2018 hat bezüglich der Parkraumproblematik im Umfeld der Straße „An den Kellern“ ein Gesprächstermin stattgefunden. Dieser war ursprünglich als Fortsetzung eines Anfang 2018 stattfindenden Ortstermins mit einigen Anwohnern der Straße An den Kellern geplant. Anlass waren anhaltende Beschwerden über den sehr hohen Parkdruck und die zugeparkten Rettungsgassen seitens der dortigen Anwohner. Mögliche Lösungsansätze wurden an oben genannten Termin vorgestellt und diskutiert.

Ein Ziel ist es, insbesondere den aktuell hohen Anteil an Fahrzeugen zu reduzieren, die innerhalb eines Tages nicht bewegt werden bzw. für mehrere Tage oder gar Wochen dort abgestellt werden. Mit einer entsprechenden Einführung von Parkgebühren bzw. der dann möglichen Festlegung einer Höchstparkdauer in Verbindung mit einer Bewohnerparkregelung kann hier gegengesteuert werden.

Seitens der Stadtverwaltung wurde ein Tarifkonzept ähnlich dem Großparkplatz vorgeschlagen. In der Diskussion zeigte sich jedoch, dass die Langzeittickets (4-Wochen-Tickets) wahrscheinlich keinen ausreichenden Schutz vor Dauerparkern bieten. Dieser Aspekt soll bei der Erstellung der noch ausstehenden Detailplanungen entsprechend berücksichtigt werden.

Da es sich um öffentliche Flächen handelt, dürfen aus rechtlichen Gründen tagsüber maximal nur 50 % der Stellplätze ausschließlich für Anwohner reserviert werden. Derzeit ist allerdings ein Mischnutzung geplant (d.h. Anwohner dürfen kostenlos parken), so dass auch zukünftig Mitarbeitern naheliegender Arbeitgeber oder beispielweise Besuchern bzw. Patienten der Uniklinik deutlich mehr Stellplätze zur Verfügung stehen.

Obwohl das Stimmungsbild in der Diskussion am 26.11.2018 kontrovers war, kann festgehalten werden, dass weitestgehend Einigkeit für eine Veränderung im Vergleich zur aktuellen Situation besteht. Auch ein Großteil der anwesenden Berufspendler kann sich die Parkraumbewirtschaftung als möglichen Lösungsansatz vorstellen, wenn hierdurch weiterhin die Möglichkeit der Nutzung als Parkplatz für diesen Bereich besteht und dessen Belegung durch Dauerparker (z.B. Anhänger und Wohnmobile) unterbunden wird.

Basierend auf den Anregungen aus der Diskussion wird das Parkraumkonzept für dieses Gebiet nun überarbeitet.

2019 sollen in einer öffentlichen Veranstaltung die konkretisierten Planungen vorgestellt und anschließend dem UVPA zum Beschluss vorgelegt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die nächsten aus städtischer Sicht notwendigen Schritte zur Umsetzung des Masterplans Innenstadt des Uniklinikums Erlangen wurden bereits im September durch den UVPA beschlossen (vgl. 611/236/2018).

Das weitere Vorgehen bezüglich Einrichtungen für den ruhenden Verkehr des Universitätsklinikums wird in den Beschlussvorlagen 611/252/2018 und 611/267/2018 in der Januar-2019-Sitzung erläutert. In der gleichen Sitzung werden auch das Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt (vgl. 613/190/2018/2) sowie die Planungen zur City-Linie, die den Großparkplatz mit den Zielen in der Erlanger Altstadt verknüpfen soll (vgl. 613/211/2018), vorgestellt.

Zum Thema Ruhender Verkehr in der Innenstadt wird in der Februar-2019-Sitzung des UVPA ein Parkraumkonzept vorgestellt und zum Beschluss vorgelegt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Eine Aufstellung, welche Maßnahmen im ruhenden Verkehr 2019/2020 konkret umgesetzt werden, kann erst nach oben genannten Beschluss zum Parkraumkonzept erfolgen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der CSU-Fraktionsantrag 206/2018 ist hiermit abschließend bearbeitet.
2. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der CSU-Fraktionsantrag 206/2018 ist hiermit abschließend bearbeitet.
2. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 15

613/190/2018/2

Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anlass für das Verkehrskonzept:

In der Innenstadt belastet der motorisierte Durchgangsverkehr die Bewohnerinnen und Bewohner der zentralen Straßenzüge Pfarrstraße / Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie Henkestraße mit Lärm und Schadstoffen. Belegt hat dies im Jahr 2018 erneut eine Untersuchung, die im Auftrag des Erlanger Umweltamtes durchgeführt wurde (vgl. MzK 31/190/2018). Fazit dieses Gutachtens ist, dass aktuell vor allem entlang der Ost-West-Achse Pfarrstraße bis Hindenburgstraße sowie in der Henkestraße zum Teil deutliche Überschreitungen des Grenzwertes für NO₂-Jahresmittelwerte in Höhe von 40 µg/m³ nach der 39. BImSchV berechnet wurden. Gerichtlich angeordnete Fahrverbote sind aber in den Straßen auf Erlanger Stadtgebiet nach derzeitigem Stand nicht zu erwarten, da hierfür nur die Häufigkeit gemessener Grenzwertüberschreitungen entscheidend ist.

In den vorgenannten Straßenzügen besteht folglich zum Schutz der menschlichen Gesundheit dringender Handlungsbedarf. Die Notwendigkeit zur Entlastung der Anwohner ergibt sich aber nicht ausschließlich anhand der berechneten Werte des NO₂-Ausstoßes. Vielmehr lässt sich allein bei Vor-Ort-Beobachtungen die Unverhältnismäßigkeit zwischen hoher Verkehrsbelastung und hoher Wohndichte feststellen. Das in Anlage 9 beiliegende Foto vom Martin-Luther-Platz mit Blickrichtung Westen in die Pfarrstraße, das Mitte der 1980er Jahre entstanden ist, verdeutlicht, dass das hohe Verkehrsaufkommen mit den zugehörigen Stauerscheinungen bereits seit mehreren Jahrzehnten vorherrscht. Ein weiterer Aspekt, der zeitnahe Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs erforderlich macht.

Inhalt und Ziele des Verkehrskonzeptes:

Die grundlegende Zielsetzung des Verkehrskonzeptes ist die Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr, ohne den Ziel- und Quellverkehr, also der Verkehr, der die nördliche Altstadt als Ziel oder Ausgangspunkt hat, nennenswert zu beeinträchtigen. Dieser Effekt kann vor allem durch eine Bündelung des Verkehrs auf der Werner-von-Siemens-Straße erreicht werden, wohingegen eine Verlagerung auf die nördlich gelegene Achse Essenbacher Str. / Spardorfer Str. weitgehend vermieden werden soll.

Mit einer Entlastung vom Durchgangsverkehr in den die Innenstadt querenden Hauptverkehrsstraßen geht in diesen Achsen eine deutliche Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens einher. Daraus resultieren wiederum Verbesserungen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes. Für den Busverkehr verringern sich die Reisezeiten aufgrund einer erhöhten Durchlässigkeit in den betroffenen Achsen. Ähnliches gilt hinsichtlich der Befahrbarkeit für den Radverkehr, womit eine Attraktivitätssteigerung für Radfahrer einhergeht. Für Fußgänger verbessern sich vor allem die Querungsmöglichkeiten über die betroffenen Achsen und die Aufenthaltsqualität. Damit wird folgenden Handlungszielen des Verkehrsentwicklungsplanes Rechnung getragen (vgl. 613/189/2014):

- Unterordnung des motorisierten Individualverkehrs gegenüber den Ansprüchen von

Fußgängern und Radfahrern innerhalb der Innenstadt

- Bündelung der Verkehrsarten auf ihren jeweiligen klar definierten und leistungsfähigen Wegen
- Minimierung der Lärm- und Schadstoffemissionen entsprechend der Umweltschutzziele und geltenden Richtlinien
- Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt
- Imageverbesserung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Im Hinblick auf die geplante Wissens- und Kulturachse der Universität, die sich auf beiden Seiten der Henkestraße im Zuge der Achse Fahrstraße / Sieboldstraße erstreckt, ist eine Verkehrsentlastung der Henkestraße zur Attraktivierung des Bereichs rund um den Langemarckplatz (bessere Querungsmöglichkeiten angepasst an erhöhtes Fuß- und Radverkehrsaufkommen, mehr Aufenthaltsqualität etc.) ebenfalls anzustreben (vgl. Anlage 2).

Definition von Durchgangsverkehr und Quell- und Zielverkehr:

Das nachfolgend vorgestellte Verkehrskonzept hat zum Ziel, die Straßenzüge Henkestraße und Neue Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten (Hinweis: zur besseren Lesbarkeit wird im folgenden Text der Straßenzug Pfarrstraße / Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße als Straßenzug Neue Straße zusammengefasst). Den umfangreichen Berechnungen mit dem Verkehrsmodell zufolge, kann dies mit den im Verkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen erreicht werden, ohne den Quell- und Zielverkehr nennenswert zu beeinträchtigen.

Unter Durchgangsverkehr ist der Verkehr zu verstehen, der die beiden o. g. Straßenzüge durchfährt. Als Quell- und Zielverkehr gelten diejenigen Fahrzeuge, die in die bzw. aus der nördlichen Innenstadt fahren. Als eine Quelle bzw. ein Ziel für diese Fahrzeuge sind beispielsweise der Theaterplatz und die Einrichtungen des Universitätsklinikums im Bereich des Straßenzuges Neue Straße zu nennen.

Der Durchgangsverkehr kann mit dem Verkehrsmodell berechnet werden, indem zwei Straßenquerschnitte am jeweiligen Ende des Untersuchungsabschnittes festgelegt werden. Durch einen Vergleich mit dem sog. Prognosebezugsfall 2030 können die Auswirkungen der Maßnahmen des Verkehrskonzepts quantifiziert werden. Bei dem Straßenzug Neue Straße besteht der Durchgangsverkehr aus Fahrzeugen, die, von Osten kommend, in die westl. Hindenburgstraße einfahren und die Neue Straße bis mindestens zum Knotenpunkt Martinsbühler Straße / Fuchsgarten durchfahren. Von Westen kommend werden diejenigen Fahrzeuge als Durchgangsverkehr eingestuft, die über den Knotenpunkt Martinsbühler Straße / Fuchsgarten die Neue Straße bis zur westlichen Hindenburgstraße durchfahren und über die Bismarckstraße oder die Palmsanlage weiterfahren. Auf dieser Basis berechnet sich der Anteil des Durchgangsverkehrs auf 43 % (vgl. Anlage 10).

Fahrzeuge, die über die Neue Straße oder den Maximiliansplatz in die nördliche Innenstadt fahren, werden nicht als Durchgangsverkehr, sondern als Quell- und Zielverkehr eingestuft. Es wird bei dem Verkehrskonzept demnach Wert darauf gelegt, dass Nutzergruppen wie Bewohner und Einzelhandelskunden nicht von den Maßnahmen beeinträchtigt werden, sondern vielmehr davon profitieren (vgl. S. 5 ff).

Als Beispiel für den Quell- und Zielverkehr sei eine Verkehrsrelation benannt, die vom Erlanger Osten (z. B. Buckenhofer Siedlung) oder einer Gemeinde im östlichen Landkreis Erlangen-Höchstadt zum Theaterplatz fährt (vgl. Anlage 11). Mit der vorgesehenen Einbahnstraßenlösung im Bereich des Maximiliansplatzes wird hierfür die Route über die westliche Hindenburgstraße nicht mehr möglich sein. Die leistungsfähige Route über die Essenbacher und Bayreuther Straße zum Theaterplatz stellt jedoch eine alternative Verbindung dar. Die Reisezeit verändert sich im Vergleich zum Status Quo damit nur um weniger als zwei Minuten.

Der Einsatz von Verkehrsmodellen ist in der Fachplanung eine anerkannte Methode, um Auswirkungen verkehrlicher Prozesse zu analysieren und abzubilden. Diese kommen demnach in Deutschland flächendeckend zur Anwendung. Die bei der Erlanger Verkehrsplanung verwendete Software stammt vom Marktführer und ist weltweit im Einsatz. Das Erlanger Verkehrsmodell ist mit den umfangreich vorliegenden Verkehrszählungen (empirische Grundlage) kalibriert, so dass die Querschnittsbelastungen in den Straßen im Modell denen im aktuellen Verkehrsgeschehen entsprechen. Diese Kalibrierung ist nur für die sog. Analyseversion möglich, die den Verkehr im Jahr 2015 abbildet. Die Prognoseversion für das Jahr 2030 baut darauf auf. Berücksichtigt werden hierbei unter anderem veränderte Einwohner- und Beschäftigtenzahlen sowie das für diesen Zeitpunkt angenommene Infrastrukturnetz für den MIV und den ÖV. Bei der Prüfung der Maßnahmen aus dem VEP findet ein Abgleich zwischen der Analyseversion und der Prognoseversion mit Berücksichtigung der jeweiligen Planfälle statt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Planerische Vorgehensweise:

Anlässlich des oben beschriebenen Sachverhaltes und mit dem Ziel, eine nachhaltige Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr zu erreichen, wurden von der Stadtverwaltung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) eine Vielzahl unterschiedlicher Planfälle bezüglich ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Wirksamkeit, ihres Einflusses auf die Umweltqualität sowie ihrer Realisierungsfähigkeit untersucht. Zu diesem Zweck hat die Verwaltung eine Bewertungsmatrix konzipiert, anhand derer die einzelnen Planfälle einander gegenüber gestellt wurden (vgl. Anlagen 4 und 5).

Ursprünglich wurde ein Planungskorridor erarbeitet, der zunächst aufzeigen sollte, welcher Handlungsspielraum besteht. In diesem Zusammenhang wurden mit Beschlussvorlage 613/124/2017 drei Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Straße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr zum Beschluss vorgelegt:

- Szenario 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße mit verkehrlenkenden Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe in das Verkehrssystem.
- Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem.
- Szenario 3: Beibehaltung der Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße als Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung.

Mit Hilfe des Erlanger Verkehrsmodells wurden die verkehrlichen Auswirkungen dieser drei Szenarien untersucht. Es stellte sich dabei heraus, dass Szenario 2 hinsichtlich der Entlastungswirkungen am effizientesten ist.

Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergaben außerdem, dass das insbesondere im Hinblick auf den Straßenzug Neue Straße sehr wirkungsvolle Szenario 2 Verkehrsverlagerungen in Straßenzüge verursacht. Dies betrifft hauptsächlich die Achse Spardorfer / Essenbacher Straße, wo mit Mehrbelastungen von knapp 6.000 Fahrzeugen pro Tag (+ 51%) zu rechnen wäre. Eine Verlagerung in diesem Umfang ist für diese Achse allerdings nicht erwünscht.

Basierend auf den Vorschlägen der Verwaltung und dem Stadtratsbeschluss 613/124/2017 hat eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13. November 2017 stattgefunden. Aufgrund der unerwünschten Verkehrsverlagerungen auf die Achse Spardorfer / Essenbacher Straße und nach intensiver Diskussion der drei Szenarien im Jahr 2017 wurde die Verwaltung beauftragt, verschiedene weitere Szenarien in Form von Planfällen zu untersuchen.

Darauf aufbauend wurden die vorgestellten Szenarien modifiziert und weitere Planfälle zur Entlastung der o. g. Achsen in der Innenstadt ausgearbeitet sowie anschließend mit Hilfe des Verkehrsmodells simuliert. Aus den so untersuchten mehr als 30 Planfällen wurden diejenigen ausgewählt, die nach den Berechnungen im Verkehrsmodell im Hinblick auf die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr eine signifikante Wirkung zeigten (vgl. Anlage 3). Mit Hilfe der in Anlage 4 beiliegenden Bewertungsmatrix wurden diese Planfälle auf deren Wirksamkeit überprüft.

Das dem Beschluss zugrunde liegende Lösungskonzept wurde dem Forum VEP am 25. April 2018, ca. 160 Bürgern bei einer Informationsveranstaltung am 26. Juni 2018 sowie dem Stadtteilbeirat Innenstadt am 3. Juli 2018 vorgestellt. Der Stadtteilbeirat fasste hierzu folgenden Beschluss: „Wir unterstützen eine Entwicklung von Verkehrskonzepten, die den Durchgangsverkehr in der Innenstadt reduzieren ohne den Zielverkehr einzuschränken. Wir möchten die Verwaltung auf diesem Weg aktiv begleiten und im Prozess der Umsetzungskonkretisierung frühzeitig einbezogen werden.“

Ergebnisse des Planungsprozesses und Bewertung der Planfälle:

Die Bewertungsmatrix enthält 15 verschiedene Kriterien, die wiederum vier Oberkriterien zugeordnet werden können:

- verkehrliche Wirksamkeit
- städtebauliche Wirksamkeit
- Einfluss auf Umweltqualität
- Realisierungsfähigkeit

Die in Anlage 5 erläuterten Kriterien wurden hinsichtlich ihrer Vollständigkeit im Forum VEP abgestimmt. Weiterhin erhielten die Delegierten die Möglichkeit, die Bewertungsmatrix selbst auszufüllen und der Verwaltung zu übergeben.

Jeder Planfall erhielt für jedes Kriterium eine ganzzahlige Bewertung zwischen -2 und +2 Punkten. Anschließend wurden diese Werte für jedes Oberkriterium addiert, ehe daraus eine Gesamtsumme als Endergebnis der Bewertung gebildet wurde. Um sicherzustellen, dass das Ergebnis belastbar ist, wurden die einzelnen Oberkriterien mit Faktoren unterschiedlich gewichtet (sogenannte Sensitivitätsanalyse). Unabhängig davon, welches Oberkriterium im Verhältnis zu den anderen stärker gewichtet wurde, bleibt die Reihenfolge im Gesamtergebnis konstant, was ein stabiles und belastbares Ergebnis belegt.

Bei der Bewertung der Planfälle schnitten folgende fünf Vorschläge am besten ab:

Planfall	Kurzbezeichnung	Gesamtbewertung
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	13
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	12
Planfall 8b	Einbahnstraße in Teilen der Neuen Straße	12
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	12
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	11

Die restlichen Planfälle werden aufgrund des schlechteren Gesamtergebnisses im weiteren Planungsprozess nicht mehr berücksichtigt. Für den Planfall 4 (Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV) ergibt sich sogar eine negative Gesamtsumme, die vor allem mit den negativen Wechselwirkungen bei den Verkehrsarten des Umweltverbunds zu begründen sind (vgl. Anlage 4).

Im Verlauf der vertieften Untersuchungen mit Hilfe des Verkehrsmodells hat sich gezeigt, dass mit den Planfällen 8 und 8b wirkungsvolle Möglichkeiten bestehen, eine Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung in der Achse Neue Straße sowie in der Henkestraße zu erreichen. Entsprechend der planerischen Zielsetzung wird der Verkehr bei diesen Planfällen auf der Werner-von-Siemens-Straße gebündelt.

Stufenkonzept zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr:

Basierend auf dem dargestellten Bewertungsprozess wird ein Stufenkonzept zur Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr empfohlen (vgl. Anlage 1):

Stufe 1: Unechte Einbahnstraße mit zulässiger Fahrtrichtung Osten im Bereich des Maximiliansplatzes zwischen Östlicher Stadtmauerstraße und Loschgestraße und Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in der Henkestraße (Planfall 8b, Erläuterung s. u.).

Stufe 2: Straßenbauliche Maßnahmen im Verlauf der Achse Neue Straße mit dem Ziel einer Aufwertung nach dem Shared-Space-Prinzip ggf. mit weiteren baulichen Maßnahmen gemäß den Planfällen 9 und/oder 10.

Zunächst soll in **Stufe 1** der Planfall 8b umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um die Einführung einer unechten Einbahnstraßenregelung³ mit zulässiger Fahrtrichtung Osten in Teilen der Neuen Straße, kombiniert mit geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen in der Achse Neue Straße, der Henkestraße sowie der Spardorfer Straße.

Straßenzug Neue Straße:

Vorstellbar sind in der Achse Neue Straße sowohl die Anlage eines Radfahrstreifens als auch einer Busspur im Bereich des Maximiliansplatzes zwischen Östlicher Stadtmauerstraße und Loschgestraße mit Freigabe für klinikbezogene Verkehre und den ÖPNV (d. h. die Zufahrt wird von einer Seite gesperrt, sie wird aber nicht mit Verkehrszeichen 220 zur Einbahnstraße im Rechtssinne erklärt).

Mit einem Maßnahmenpaket, beispielsweise bestehend aus punktuellen Einengungen und geringeren Fahrgeschwindigkeiten, wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine Reduzierung der Attraktivität für durchfahrende Kfz erzielt. Die Festlegung der genauen Beschilderung sowie der markierungstechnischen Ausführungen ist Gegenstand des weiterführenden Planungsprozesses. Hierbei erfolgt eine enge Abstimmung mit den Rettungsdiensten und dem Universitätsklinikum.

Henkestraße:

Die Henkestraße, für die gemäß Anlage 1 verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen sind, ist als Staatsstraße St 2240 Bestandteil des qualifizierten Hauptverkehrsstraßennetzes, welches unter anderem dem überörtlichen Verkehr dienen soll. Vor Einführung jeglicher Regelungen in diesem Straßenzug sind deshalb Abstimmungen mit der Regierung von Mittelfranken als zuständige Aufsichtsbehörde zu treffen.

Ziel sollte es im Fall der Henkestraße grundsätzlich sein, diese in ihrer Klassifizierung und Verkehrsfunktion für den motorisierten Individualverkehr abzustufen und die Funktion der Staatsstraße (St 2240) stattdessen auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Hierfür sollen im Rahmen des Verkehrskonzeptes Maßnahmen ergriffen werden, wie die Fahrbeziehungen über die Werner-von-Siemens-Straße weiter attraktiviert werden kann (z. B. Optimierung von Signalanlagen im Streckenverlauf, Beschilderung etc.). Diese Maßnahmen sind unabhängig von einem Probetrieb dauerhaft zielführend.

Straßenzug Spardorfer / Essenbacher Straße:

³ Die Begrifflichkeit der unechten Einbahnstraße entspricht in diesem Fall nicht der StVO, da demgemäß eine Befahrung innerhalb der Einbahnstraße in beide Richtungen zulässig ist. Zur Verdeutlichung der vorgesehenen Freigabe der Fahrtrichtung Westen für klinikbezogene Verkehre soll davon unbenommen von einer unechten Einbahnstraße gesprochen werden.

Die Achse Spardorfer Straße / Essenbacher Straße mit einer derzeitigen Verkehrsbelastung von ca. 13.500 Kfz pro 24 Stunden würde im Planfall 8b gemäß den Berechnungsergebnissen aus dem Verkehrsmodell mit etwa 1.000 Kfz pro 24 Stunden nur unwesentlich mehrbelastet.

Nach Ansicht der Stadtverwaltung ist die Stufe 1 der Stufe 2 aus folgenden Gründen zeitlich vorzuziehen:

- Die Markierung des Radfahrstreifens oder der Busspur im Bereich des Maximiliansplatzes ist kurzfristig umsetzbar,
- es sind keine aufwändigen baulichen Maßnahmen nötig,
- die Maßnahme führt zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Straßenachse Neue Straße und damit aus Sicht der Stadtverwaltung zu einer schnelleren Erreichbarkeit der Kliniken,
- die Maßnahme ermöglicht einen Probebetrieb und ist mit geringem Aufwand kurzfristig reversibel,
- auf Entwicklungen, die sich beispielsweise durch den Masterplan des Universitätsklinikums noch ergeben könnten, kann mit der Einbahnstraßenregelung flexibler reagiert werden,
- im Falle von notwendigen Umleitungen (z. B. Bergkirchweih) kann die Einbahnstraßenregelung temporär aufgehoben werden.

Einjähriger Probebetrieb:

Die tatsächlich eintretenden Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt werden nach Umsetzung der Einbahnstraßenregelung während des einjährigen Probebetriebs verwaltungsseitig mit Beteiligung der Rettungsdienste und des Universitätsklinikums intensiv beobachtet und analysiert. Zum einen können so ungewollte Schleichverkehre erkannt und eingeschränkt werden. Zum anderen kann abhängig von den tatsächlichen Auswirkungen der Einbahnstraßenregelungen auf die Essenbacher und Spardorfer Straße beurteilt werden, ob auch für diese Achse die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung bzw. gleichwertige Maßnahmen in Erwägung gezogen werden müssen (Planfall 8). Übersteigt die Mehrbelastung an Kfz-Verkehr in der Essenbacher und Spardorfer Straße den Schwellenwert von etwa 2.000 Kfz pro 24 Stunden sollten in diesem Straßenabschnitt ergänzende Maßnahmen erfolgen.

Hervorzuheben ist, dass das vorgestellte Einbahnstraßen-Konzept (Planfall 8 und Planfall 8b) das Ziel, die Achsen Neue Straße und Henkestraße signifikant vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Schadstoffbelastung zu reduzieren, erreicht, ohne komplette Sperrungen einzelner Straßenabschnitte für den Autoverkehr durchführen zu müssen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass auch die Pfarrstraße, die im westlichen Verlauf in Richtung Autobahn A73 an die Neue Straße anschließt, deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet wird (Reduzierung um ca. 4.500 Kfz pro 24 Stunden).

Dies entspricht einer Forderung, die auch in dem in Anlage 6 beiliegenden Positionspapier des IHK-Gremiums Erlangen zur Verkehrssituation in der Erlanger Innenstadt formuliert wird. Das IHK-Gremium Erlangen begrüßt darin das Vorhaben der Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr grundsätzlich und gibt zugleich weitere wichtige Hinweise. Für den Quell- und Zielverkehr, hauptsächlich bestehend aus den Nutzergruppen der Bewohner, Beschäftigten und Einzelhandelskunden, ist mit der deutlich erhöhten Durchlässigkeit der Straßenachse Neue Straße in Fahrrichtung Westen eine verbesserte Erreichbarkeit der wichtigen (Parkplatz-)Standorte in der nördlichen Innenstadt zu erwarten. Hier ist vor allem der Theaterplatz zu nennen.

Im Weiteren geht das IHK-Gremium in seinem Positionspapier gemäß Anlage 6 darauf ein, dass das vorgestellte Verkehrskonzept in einem „positiv kommunizier- und erlebbaren Kontext“ realisiert werden solle. Genannt werden hierbei unter anderem die im Rahmen des

Verkehrsentwicklungsplanes vorgesehene preisgelenkte Parkraumbewirtschaftung sowie die Parkraumerweiterung am Großparkplatz.

Seitens der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass die vorliegenden Planungen Bestandteil eines gesamtheitlichen innerstädtischen Verkehrskonzeptes sind. Darin enthalten sind die von dem IHK-Gremium Erlangen geforderten Maßnahmen sowie die verbesserte Erschließung der nördlichen Innenstadt durch den ÖPNV (s. u. und Beschlussvorlage 613/211/2018).

Die Erreichbarkeit der Einrichtungen des Universitätsklinikums ist sowohl im Planfall 8b als auch im Planfall 8 insbesondere für die Rettungsfahrzeuge gewährleistet. Auch für private Fahrzeuge muss die direkte Zufahrt zu den Notaufnahmen der Kliniken aufrechterhalten werden. In beiden Planfällen soll die Einbahnstraße in der Neuen Straße daher für Rettungsdienste, Fahrten zu den Notfallaufnahmen sowie für den Rad- und Busverkehr auch in Gegenrichtung befahrbar sein.

Nachdem die Straßenachse Neue Straße aufgrund ihrer Lage im innerstädtischen Netz für den Rad- und den Busverkehr eine wichtige Verbindungsachse darstellt, ergeben sich mit der Einbahnstraßenregelung aufgrund der Verkehrsentlastung und der späteren Umgestaltungsmöglichkeiten positive Synergien für diese beiden Verkehrsarten (vgl. 613/200/2018 und 613/201/2018).

Es ist im weiteren Verlauf beabsichtigt, das Verkehrskonzept um die **Stufe 2** zu erweitern. Damit kann den städtebaulichen Potenzialen im Zuge der Straßenachse Neue Straße und vor allem im Bereich des Maximiliansplatzes Rechnung getragen werden. Hierfür sollen auch Möglichkeiten der Städtebauförderung genutzt werden.

Vorgesehen ist demgemäß eine bauliche Aufwertung des Straßenraumes nach dem Shared-Space-Prinzip. Die Umsetzung der Stufe 2 soll gegenüber der Stufe 1 aus folgenden Gründen zeitlich nachrangig erfolgen:

- bei der Umgestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip handelt es sich um einen aufwändigen Straßenneubau, dem eine entsprechende Planung und Abstimmung mit Politik und Öffentlichkeit vorangehen muss,
- das städtebauliche Umfeld, insbesondere Neu- und Umbaumaßnahmen, müssen berücksichtigt werden,
- die bauliche Umsetzung ist kostenintensiv,
- die bauliche Umsetzung ist nicht reversibel, so dass, anders als bei Stufe 1 nur mit aufwändigeren Maßnahmen nachgesteuert werden könnte. Die Erfahrungen aus der Einbahnstraßenregelung gemäß Stufe 1 könnten in die Stufe 2 jedoch einfließen.

In der Henkestraße sind verkehrsberuhigende Maßnahmen mit städtebaulichem Potenzial vor allem im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der Universität am Langemarckplatz vorgesehen.

Öffentliche Beteiligung und Abstimmung mit dem Universitätsklinikum:

Der Straßenzug Neue Straße stellt die zentrale Achse für die Rettungsdienste von und zu den Einrichtungen des Universitätsklinikums dar. Vor diesem Hintergrund ist den Anforderungen der Rettungsdienste und des Universitätsklinikums, das einen zentralen Notfall- und Katastrophenstützpunkt darstellt, ein besonderer Stellenwert einzuräumen. Mit Umsetzung des ersten Schrittes des Verkehrskonzeptes gemäß Planfall 8b ist von einer verbesserten Durchlässigkeit für Rettungsfahrzeuge auszugehen, da sich mit der prognostizierten deutlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens auch die derzeit regelmäßig beobachtbaren Stauerscheinungen reduzieren werden.

Das Universitätsklinikum Erlangen wurde über die frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung im Forum VEP hinaus im Zuge von mehreren bilateralen Abstimmungsterminen in die Planung einbezogen. Zuletzt fanden am 2. August 2018 und am 25. September 2018 gemeinsame Besprechungen mit Teilnahme der Stadtpitze sowie der Geschäftsführung des

Universitätsklinikums statt, an dem die Inhalte des Verkehrskonzeptes erörtert wurden. Am 27. September 2018 ist ein Austausch mit dem Rettungsdienst des Bayerischen Roten Kreuzes mit Teilnahme von Vertretern des Universitätsklinikums erfolgt.

Als Ergebnis ist zunächst festzuhalten, dass sich alle Beteiligten bei dem Ziel, den Straßenzug Neue Straße vom Durchgangsverkehr zu entlasten, einig sind. Auf Grundlage der in Anlage 7 beiliegenden Präsentation wurde dem Universitätsklinikum das vorgesehene Stufenkonzept vorgestellt. Schwerpunkt hierbei war der Verweis auf die nach Umsetzung weiterhin mögliche Befahrbarkeit für klinikbezogene Verkehre in Richtung Westen, die sich insbesondere aus folgenden Nutzern zusammensetzen:

- Rettungsfahrzeuge,
- private Fahrzeuge zum Erreichen der Notaufnahmen,
- klinikinterne Logistik,
- klinikbezogene Baustellenverkehre.

Diesen Nutzern soll es auch nach Umsetzung des Konzeptes ermöglicht werden, den in Fahrtrichtung Westen gesperrten Bereich am Maximiliansplatz in beide Richtungen zu befahren.

Weiterhin wurden gegenüber dem Universitätsklinikum konkrete Überlegungen für die Gestaltung des ersten Umsetzungsschrittes gemäß Planfall 8b vorgestellt. Hierbei wurde der Abschnitt im Straßenzug Neue Straße, der für die Befahrung Richtung Westen gesperrt werden soll, präzisiert. Dieser soll sich von der Östlichen Stadtmauerstraße bis zur Loschgestraße erstrecken. Ein Gestaltungsvorschlag für diesen Abschnitt mit zugehöriger Beschilderung ist Anlage 8 zu entnehmen.

Mögliche Kombination mit weiteren Planfällen:

Eine Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung bei Stufe 2 wäre denkbar, sofern sich diese in Stufe 1 als wirksam und funktional erweist. Es muss bei der Stufe 2 weiterhin gewährleistet sein, dass die bauliche Gestaltung einen ausreichend hohen Widerstand bietet, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Bei der Umsetzung der Stufe 2 könnten weitere bauliche Maßnahmen aus den Planfällen 9 oder 10 ergänzt werden. Planfall 9 sieht dabei eine Sperrung der Güterhallenunterführung für den motorisierten Individualverkehr vor, wohingegen Planfall 10 eine Sperrung der Güterhallenstraße vor den Arcaden für den motorisierten Individualverkehr beinhaltet. Die Sperrung der Güterhallenunterführung war bereits Bestandteil des 2017 vorgestellten Szenarios 2 (vgl. 613/124/2017).

Die beiden Planfälle 9 und 10 würden zu einer zusätzlichen, deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Henkestraße führen, stehen aber aktuell nicht zur Diskussion.

Die Durchführbarkeit einer Sperrung in diesem Bereich ginge außerdem mit positiven Effekten für den Rad- und Busverkehr einher und böte das Potential, die Aufenthaltsqualität im Straßenraum in diesem Umfeld nachhaltig zu verbessern. Nach gegenwärtigem Stand hätte die Umgestaltung in diesem Bereich auch positive Auswirkungen in Bezug auf die Planung der Stadt-Umland-Bahn. Allerdings hat die Diskussion über die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn durch den zuständigen Zweckverband erst begonnen. Eine Konkretisierung in Richtung der Planfälle 9 und 10 ist erst dann möglich, wenn die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn in diesem Planungskorridor feststeht..

Buslinie mit Elektrobussen zur verbesserten Erschließung des Universitätsklinikums und weitere Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNV:

Um die Erschließung und die Erreichbarkeit der nördlichen Innenstadt zu verbessern, bietet sich die Einführung einer neu zu planenden und bisher nicht im Nahverkehrsplan 2016 - 2021 enthaltenen Buslinie zwischen dem Großparkplatz, dem Universitätsklinikum mit seinen Einrichtungen entlang der Straßenachse Neue Straße und dem Zollhausviertel an. Denkbar

wäre der Einsatz von Elektrobussen in einem der Nachfrage entsprechenden Takt, da diese die Fahrten über die Münchener Straße bzw. Thalmühlstraße vom Großparkplatz bei der derzeitigen sehr beengten infrastrukturellen Situation bewältigen könnten. Die Verwaltung und die ESTW konkretisieren diese Überlegungen auf Basis des mit Stadtratsvorlage 13/248/2018/1 dargestellten Elektrobuskonzeptes. Die Anschaffung der erforderlichen Busse wird dabei geprüft (TOP Ö 15: "Elektromobilität als Chance für Erlangen" und "80%-E-Bus-Förderung schnell für Erlangen nutzen"). Weiterhin wird auf die Beschlussvorlage 613/211/2018 verwiesen.

Darüber hinaus wird angestrebt, die Lage der Einrichtungen des Universitätsklinikums für Nutzer des ÖPNV besser kenntlich und auffindbar zu machen. Hier ist zum einen denkbar, das Universitätsklinikum als Zwischenziel bei den digitalen Anzeigen auf den Bussen auszuweisen (z. B. Waldkrankenhaus über Universitätsklinikum) und die Bushaltestelle „Maximiliansplatz“ in „Universitätsklinikum“ umzubenennen. Beides muss jedoch noch von den ESTW hinsichtlich Umsetzbarkeit und Vereinbarkeit mit dem sonstigen Standard im Stadtverkehr geprüft werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Weiteres Vorgehen:

Das zum Beschluss vorliegende Verkehrskonzept wurde umfangreich mit der Öffentlichkeit und dem Universitätsklinikum abgestimmt. Das Universitätsklinikum hat die für den Klinikbetrieb notwendigen und zu beachtenden Belange in diesem Zusammenhang vorgetragen. Diese sind bei dem vorgestellten Konzept berücksichtigt.

Nach erfolgtem Beschluss beinhaltet die weitere Konkretisierung des Projektes unter anderem die Planung der Markierung und der Beschilderung des Bereiches im Straßenzug Neue Straße in dem Einrichtungsverkehr gelten soll. Hierfür ist weiterhin eine intensive Abstimmung mit dem Universitätsklinikum und den Rettungsdiensten vorgesehen. Damit soll gewährleistet werden, dass deren wesentliche Belange weiterhin Berücksichtigung finden.

Die Maßnahmenumsetzung soll im Anschluss zeitnah erfolgen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße und die Henkestraße mit dem in Anlage 1 skizzierten stufenweisen Vorgehen zu konkretisieren. Als erster Schritt ist die Umsetzung des Planfalles 8b vorzubereiten.
2. Die Einführung der Einbahnstraßenregelung in der Neuen Straße mit begleitenden geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen in der Essenbacher Straße und Spardorfer Straße sowie in der Henkestraße gemäß Planfall 8b soll zunächst in Form eines einjährigen Probebetriebes erfolgen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sachverhaltsdarstellung geschilderten Maßnahmen des städtischen ÖPNV für eine verbesserte Anbindung des Universitätsklinikums und der nördlichen Innenstadt weiterzuverfolgen.
4. Die Rettungsdienste und das Universitätsklinikum sind im Planungsprozess weiterhin einzubeziehen.
5. Die konkreten Planungen werden vor Umsetzung der Maßnahmen zum Beschluss vorgelegt.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 10 gegen 4

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

6. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße und die Henkestraße mit dem in Anlage 1 skizzierten stufenweisen Vorgehen zu konkretisieren. Als erster Schritt ist die Umsetzung des Planfalles 8b vorzubereiten.
7. Die Einführung der Einbahnstraßenregelung in der Neuen Straße mit begleitenden geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen in der Essenbacher Straße und Spardorfer Straße sowie in der Henkestraße gemäß Planfall 8b soll zunächst in Form eines einjährigen Probebetriebes erfolgen.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Sachverhaltsdarstellung geschilderten Maßnahmen des städtischen ÖPNV für eine verbesserte Anbindung des Universitätsklinikums und der nördlichen Innenstadt weiterzuverfolgen.

9. Die Rettungsdienste und das Universitätsklinikum sind im Planungsprozess weiterhin einzubeziehen.
10. Die konkreten Planungen werden vor Umsetzung der Maßnahmen zum Beschluss vorgelegt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 16

613/192/2018/1

**Verkehrskonzept Innenstadt - Vorschläge aus den Fraktionen;
Antrag Nr. 057/2017 der Grünen Liste, Antrag Nr. 74/2017 der CSU-Fraktion und
Antrag Nr. 107/2018 der FDP-Fraktion**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wurden am 27.06.2017 im UVPA mit Vorlage 613/124/2017 das Vorrangnetz und Szenarien zur Entlastung der Erlanger Innenstadt vorgestellt. Darin wurde bereits auf den Antrag Nr. 057/2017 der Stadtratsfraktion Grüne Liste eingegangen, der die Prüfung von Ideen und die Entwicklung von Vorschlägen zur Entschärfung des Verkehrs und zur Reduzierung von Schadstoffen zum Ziel hatte. Diese Vorlage wurde vertagt. In diesem Zusammenhang wurde am 04.07.2017 von der CSU-Stadtratsfraktion der Antrag Nr. 074/2017 mit der Forderung an die Verkehrskonzepte gestellt, die Innenstadt zu stärken und nicht abzuhängen.

Vorlage 613/124/2017 wurde am 27.07.2017 vom Stadtrat mit Änderungen beschlossen, welche insbesondere die Prüfung weiterer Szenarien beinhaltet. Das Ergebnis dieses Prozesses wird durch Vorlage 613/190/2018/2 erläutert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich gemeinsam mit den externen Gutachtern über 30 Szenarien entwickelt und untersucht, die auf den Aufträgen aus dem Stadtrat, aber auch aus Vorschlägen aus dem Forum VEP bzw. aus der Bürgerbeteiligung resultierten. Zehn Planfälle (zzgl. drei Untervarianten) erwiesen sich als zielführend und wurden dem Forum VEP am 25.04.2018, dem UVPA am 19.06.2018 sowie ca. 160 Teilnehmern bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 26.06.2018 vorgestellt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die in den Anträgen Nr. 057/2017 und Nr. 074/2017 an die Verwaltung gestellten Aufträge wurden im Rahmen der Erstellung, Prüfung und Bewertung der o. g. Planfälle umfassend berücksichtigt. Die Entscheidung hierüber zur weiteren Vorgehensweise sollen mit Vorlage

613/190/2018/2 im UVPA am 22.01.2019 als Gutachten und im Stadtrat am 28.02.2019 als Beschluss erfolgen. Auf die Inhalte und den Entscheidungsprozess dieser Vorlage wird hiermit Stelle verwiesen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Antrag von Herrn Stadtrat Pöhlmann:

Die Verwaltung soll für ÖPNV-Maßnahmen eine Kostenbeteiligung beim Freistaat Bayern beantragen.

Dieser Antrag wird **mit 6 : 0 Stimmen im Beirat** und
mit 14 : 0 Stimmen im Ausschuss einstimmig angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Auf die Ergebnisse der Vorlage 613/190/2018/2 wird verwiesen.

Die Anträge Nr. 057/2017, Nr. 074/2017 und Nr. 107/2018 sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 10 gegen 4

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Antrag von Herrn Stadtrat Pöhlmann:

Die Verwaltung soll für ÖPNV-Maßnahmen eine Kostenbeteiligung beim Freistaat Bayern beantragen.

Dieser Antrag wird **mit 6 : 0 Stimmen im Beirat** und
mit 14 : 0 Stimmen im Ausschuss einstimmig angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Auf die Ergebnisse der Vorlage 613/190/2018/2 wird verwiesen.

Die Anträge Nr. 057/2017, Nr. 074/2017 und Nr. 107/2018 sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 17

611/267/2018

**Entwicklung Universitätsklinikum Erlangen (UK ER);
hier: Weiteres Vorgehen ruhender Verkehr**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die zukünftige Entwicklung des UK ER ist nicht nur der bereits im Stadtrat vorgestellte "Masterplan Universitätsklinikum Erlangen" maßgeblich. Mit Beschluss vom UVPA am 25.09.2018 wurde die Verwaltung beauftragt, mit den Vertretern des Freistaates Bayern (UK

ER, Staatliches Bauamt) die Umsetzung des Masterplans im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ablaufen zu lassen und die Inhalte zu prüfen.

Das UK ER hat als weiteren Aspekt die verkehrliche Situation der Uni-Kliniken in der Innenstadt untersucht und dazu Gutachten erstellen lassen.

Nach den vorliegenden Ergebnissen bestehen insbesondere hinsichtlich des ruhenden Verkehrs gravierende Mängel. Sowohl für Patienten und Besucher als auch für Mitarbeiter stehen keine ausreichenden Pkw-Stellplätze zur Verfügung.

Das UK ER strebt deshalb den Bau von weiteren Stellplatzanlagen an. Vor diesem Hintergrund sollen am bestehenden Parkplatz südlich des Aromagartens die vorhandenen Stellplatzkapazitäten erhöht werden (Parkhaus Palmsanlage II).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der bestehende Parkplatz liegt im Außenbereich und ist im Flächennutzungsplan als Parkplatz dargestellt. Die Fläche grenzt direkt südlich an den Aromagarten an und liegt topographisch noch im Talgrund des Schwabachtals.

Aufgrund der Lage und den bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten sind bei der Prüfung neben einer angemessenen Gestaltung auch die Belange des Naturschutzes, Immissionsschutzes, Denkmalschutzes, der Wasserwirtschaft sowie verkehrliche Aspekte etc. entsprechend zu berücksichtigen.

Für eine bauplanungsrechtliche Zulässigkeit wäre die Änderung des Flächennutzungsplans ebenso wie die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ziel der Abstimmung zwischen Verwaltung und UK ER ist die Klärung der o.g. Rahmenbedingungen und Anforderungen für die Vorbereitung der notwendigen Bauleitplanverfahren.

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

Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Fuchs wünscht für das geplante Parkhaus Palmsanlage II das eine Begrünung der Fassaden und des Daches vorgesehen werden soll. Die restlichen Freiflächen gestaltet werden und die erhaltenen Bäume besonders geschützt werden.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den maßgeblichen Vertretern des Universitätsklinikums Erlangen (UK ER) und ggf. weiteren Dienststellen des Freistaats Bayern (maßgeblich Staatliches Bauamt, Immobilien Freistaat Bayern) die erforderlichen bauleitplanerischen Schritte für die Prüfung einer Stellplatzanlage südlich des Aromagartens (Parkhaus Palmsanlage II) vorzubereiten.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Fuchs wünscht für das geplante Parkhaus Palmsanlage II das eine Begrünung der Fassaden und des Daches vorgesehen werden soll. Die restlichen Freiflächen gestaltet werden und die erhaltenen Bäume besonders geschützt werden.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den maßgeblichen Vertretern des Universitätsklinikums Erlangen (UK ER) und ggf. weiteren Dienststellen des Freistaats Bayern (maßgeblich Staatliches Bauamt, Immobilien Freistaat Bayern) die erforderlichen bauleitplanerischen Schritte für die Prüfung einer Stellplatzanlage südlich des Aromagartens (Parkhaus Palmsanlage II) vorzubereiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 18

611/252/2018

Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Aufstellungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der im Stadtrat am 26.04.2018 vorgestellte Masterplan des Uniklinikums beinhaltet umfangreiche Baumaßnahmen im Bereich der Innenstadt. Diese geplanten Baumaßnahmen des Uniklinikums sind zum Teil nicht mit dem bestehenden Bauplanungsrecht vereinbar. Wie im UVPA am 25.09.2018 dargelegt und einstimmig beschlossen, besteht hinsichtlich der Umsetzung der Uni-Masterplanung insbesondere in drei Gebieten ein Planungsbedürfnis, unter anderem im Gebiet nordwestlich des Lorlebergplatzes. Die Festsetzungen des bestehenden rechtsverbindlichen Baulinienplans Nr. 58 entsprechen weder dem aktuellen Bestand noch den künftigen Entwicklungszielen des Uniklinikums sowie der Stadt Erlangen.

Mit dem vorliegenden Aufstellungsbeschluss soll eine nachhaltige städtebauliche Weiterentwicklung und Ordnung gewährleistet werden.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke mit den Flst.Nrn. 1105, 1105/2, 1106/3, 1106, 1107, 1107/2, 1107/3, 1107/4, 1107/5, 1107/6, 1107/7, 1107/8, 1107/9, 1107/10, 1107/11, 1107/13, 1107/16, 1107/17, 1107/18, 1104/2, 1100, 1100/2, 1100/3, 1100/4, 1100/6, 1100/12, 1100/13, 1101, 1101/6, 1101/7, 1102, 1103, 1103/2, 1103/5, 1104, 1104/3, 1104/4, 1104/5, 1104/6 und 1104/9, Gemarkung Erlangen. Er hat eine Größe von 5,25 ha.

Der Geltungsbereich ist im Lageplan, siehe Anlage 1, dargestellt.

c) Planungsrechtliche Grundlagen

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet weitgehend als Sonderbaufläche Universität dargestellt. Im nördlichen Bereich des Plangebietes (entlang der Hindenburgstraße) ist eine gemischte Baufläche dargestellt; im Bereich Bismarckstr. / Lorlebergplatz ist eine Wohnbaufläche dargestellt. Der Bebauungsplan Nr 475 steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Der rechtsverbindliche Baulinienplan Nr. 58 aus dem Jahr 1940 sowie der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 306 B aus dem Jahr 2016 werden durch den Bebauungsplan Nr. 475 überplant.

d) Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind u.a. folgende Rahmenbedingungen und zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen:

- Denkmalschutz: zahlreiche Einzeldenkmäler sowie das Denkmalensemble

- "Bismarckstraße/Lorlebergplatz/Östliche Universitätsstraße" und ggf. Bodendenkmal
- Förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz"
- Verkehr: Abwicklung der verkehrlichen Erschließung der Kliniknutzungen (Anlieferverkehr, Mitarbeiter, Patienten) sowie Prüfung der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, in Verbindung mit dem in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan
- Sicherung der umweltrelevanten Belange, insbesondere hinsichtlich der schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen, Patienten) als auch im Hinblick auf den von der Klinik verursachten Verkehrslärm
- Grünordnung: Erhalt und Weiterentwicklung des vorhandenen Baumbestandes und sonstiger vorhandenen Grünstrukturen

e) Städtebauliche Ziele

Der rechtsverbindliche Baulinienplan Nr. 58 ist zum Teil überholt, insbesondere hinsichtlich der Art der Nutzung: Der Baulinienplan legt hier ein reines Wohngebiet fest. Dies entspricht weder den aktuellen Nutzungen noch der Darstellung des FNPs.

Die heute im Plangebiet vorherrschende Nutzung durch das Uniklinikum soll auch in Zukunft bestehen bleiben und weiterentwickelt werden. Bestehende Klinik- und Labor- und Forschungseinrichtungen sollen umstrukturiert und in Neubauten untergebracht werden. Darüber hinaus sollen Einrichtungen für den ruhenden Verkehr geprüft werden.

Entlang der Hindenburgstraße soll die vorhandene Mischnutzung bestehen bleiben. Ebenso soll im Bereich Bismarckstraße / Lorlebergplatz die bestehende Wohnnutzung beibehalten werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 475 - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - der Stadt Erlangen 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. 475 - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - für das Gebiet zwischen Hindenburgstraße, Bismarckstraße, Lorlebergplatz, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße 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 Planvorentwurf 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?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

1. Frau Stadträtin Fuchs wünscht das im Bebauungsplan Nr. 475 eine Begrünung von Dächern und Fassaden und Freiflächengestaltungspläne mit aufgenommen werden.
2. Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, die Themen Ortsbild und Denkmalerhalt in den B-Plan aufzunehmen. Die Verwaltung teilt mit, diese Themen sind Planungsziel im Rahmen B-Planverfahrens.
3. Herrn Stadtrat Pöhlmann beantragt, die stockwerksweise Nutzung für die Gebäude der FAU an der Bismarckstraße zu überprüfen.
Die Verwaltung wird dieses mit den Nutzern klären.
4. Änderungsantrag von Herrn Stadtrat Pöhlmann.
Kein Parkhaus im Bereich des Bebauungsplan Nr. 475 aufzunehmen.
Dieser Antrag wird **mit 5 : 0 Stimmen im Beirat** und
mit 11 : 3 Stimmen im Ausschuss mehrheitlich abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

Für das Gebiet zwischen Hindenburgstraße, Bismarckstraße, Lorlebergplatz, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße (Anlage 1) ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth beantragt die Top 13 – 18 gemeinsam zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

5. Frau Stadträtin Fuchs wünscht das im Bebauungsplan Nr. 475 eine Begrünung von Dächern und Fassaden und Freiflächengestaltungspläne mit aufgenommen werden.
6. Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, die Themen Ortsbild und Denkmalerhalt in den B-Plan aufzunehmen. Die Verwaltung teilt mit, diese Themen sind Planungsziel im Rahmen B-Planverfahrens.
7. Herrn Stadtrat Pöhlmann beantragt, die stockwerksweise Nutzung für die Gebäude der FAU an der Bismarckstraße zu überprüfen.
Die Verwaltung wird dieses mit den Nutzern klären.
8. Änderungsantrag von Herrn Stadtrat Pöhlmann.
Kein Parkhaus im Bereich des Bebauungsplan Nr. 475 aufzunehmen.
Dieser Antrag wird **mit 5 : 0 Stimmen im Beirat** und
mit 11 : 3 Stimmen im Ausschuss mehrheitlich abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 19

611/265/2018

**Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II
Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs
für das Baugebiet 413**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ausgangssituation

Das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept der rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nrn. 411 und 412 geht auf das Ergebnis eines Ideenwettbewerbs für das Entwicklungsgebiet Erlangen-West II aus dem Jahr 2009 zurück, das mit dem Bebauungsplan Nr. 411 erstmals umgesetzt wurde. Das Baugebiet 411 ist inzwischen fast vollständig bebaut.

Aufgrund der starken Nachfrage nach Wohnraum wurde dieses Konzept im darauf folgenden Bebauungsplan Nr. 412 überarbeitet und mit einer höheren Dichte versehen. Voraussichtlich können im südlichen Teil des Baugebietes 412 ab dem Frühjahr 2019 die ersten Gebäude errichtet werden.

Westlich des Baugebietes 412 befindet sich ein ca. 9 ha großes Areal im Entwicklungsgebiet Erlangen-West II, auf dem das zukünftige Baugebiet 413 als letzter Entwicklungsabschnitt entstehen soll (siehe Anlage). Für dieses Gebiet gilt es auf der Grundlage des vorhandenen städtebaulichen Entwurfs ein Konzept zu entwerfen, in dem aktuelle Anforderungen berücksichtigt werden sollen.

Ziele des Wettbewerbs

- Im Baugebiet 413 soll eine mögliche Trasse für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) freigehalten werden. Das Konzept für das Baugebiet 413 soll sowohl die Führung der StUB durch das Baugebiet ermöglichen als auch für den betreffenden öffentlichen Raum eine ebenso überzeugende städtebaulich-funktionale wie gestalterische Lösung ohne StUB aufzeigen.
- Eine Mischung verschiedener Haustypen soll geplant werden. Für Einfamilienhäuser sind verdichtete Wohnformen vorzusehen.
- Vorhandene bzw. geplante Wegebeziehungen zu angrenzenden Baugebietern, zum Nahversorgungszentrum und zum Landschaftsraum des Bimbachtals sollen aufgenommen werden.
- In den Übergangsbereichen vom Wohnquartier zu angrenzenden Landschaftsräumen soll ein qualitätvoller Ortsrand vorgeschlagen werden.
- In den Freiflächen westlich und südlich des Baugebiets soll aufgezeigt werden, wie Freizeit- und Erholungsangebote unter Berücksichtigung des vorhandenen Landschaftsschutzgebiets in die Grünfläche integriert werden können.
- Im Ideenteil für den Landschaftsraum südlich der Häuslinger Straße soll aufgezeigt werden, wie das Bimbachtal unter Erhalt der naturräumlichen Qualitäten für die Naherholung genutzt werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Für den letzten Abschnitt des Entwicklungsgebietes Erlangen-West II wird ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb ausgelobt (siehe Anlage).

Wettbewerbsaufgabe ist eine Überprüfung und Überarbeitung des aktuell vorliegenden städtebaulichen Entwurfs.

Zur Konkretisierung der Entwurfsansätze wird der Ideenwettbewerb um einen Realisierungsteil ergänzt:

A - einen Realisierungsteil für die zentrale Achse durch das Baugebiet

B - einen Ideenteil für die Freiräume westlich und südlich des Baugebiets.

Die Flächen des Realisierungsteiles sollen zusammen mit dem Büro für die Wettbewerbsbetreuung festgelegt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Wettbewerb wird von der Verwaltung in Abstimmung mit der Architektenkammer als offener Wettbewerb vorbereitet und ausgelobt werden. Die Zuladung von etwa fünf Arbeitsgemeinschaften ist geplant. Arbeitsgemeinschaften aus Architekten und/oder Stadtplanern und Landschaftsarchitekten können teilnehmen.

Das Konzept der Wettbewerbsauslobung wird nach Abschluss der Vorbereitungen im UVPA zur Beschlussfassung vorgestellt werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs soll im Frühjahr 2020 vorliegen. Auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses soll anschließend ein Bebauungsplan für das Baugebiet 413 aufgestellt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 140.000,-	bei IPNr.: 511.600A
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- 40.000 € sind ggf. nach Mittelübertragung aus 2018 vorhanden auf IvP-Nr. 511.600A
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- 100.000 € sind im Deckungsring investiv vorhanden

Werkausschuss EB77

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Höppel möchte folgenden Satz in den Ausschreibungstext (Ideenwettbewerb) mit aufnehmen:

Das für das Energiekonzept Vorschläge erwartet werden die über die ENEV hinausgehen und ein Verkehrskonzept zu erstellen mit der Zielrichtung den ruhenden und den fließenden Verkehr darzustellen.

Ergebnis/Beschluss:

Im Gebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II sollen die städtebauliche und landschaftliche Qualität sowie eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums weiterhin gesichert werden. Für den Bereich des zukünftigen Baugebietes 413 und für die angrenzenden Landschaftsräume soll daher ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb mit einem Realisierungsteil ausgelobt werden.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 10 gegen 4

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Höppel möchte folgenden Satz in den Ausschreibungstext (Ideenwettbewerb) mit aufnehmen:

Das für das Energiekonzept Vorschläge erwartet werden die über die ENEV hinausgehen und ein Verkehrskonzept zu erstellen mit der Zielrichtung den ruhenden und den fließenden Verkehr darzustellen.

Ergebnis/Beschluss:

Im Gebiet der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II sollen die städtebauliche und landschaftliche Qualität sowie eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums weiterhin gesichert werden. Für den Bereich des zukünftigen Baugebietes 413 und für die angrenzenden Landschaftsräume soll daher ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb mit einem Realisierungsteil ausgelobt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 20

Anfragen

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

Protokollvermerk:

1. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, warum am Abgang zur Unterführung Gerberei Pflastersteine verwendet worden sind. Die Verwaltung antwortet, dass die Bahn ihrer Wiederherstellungspflicht nachgekommen ist und das alte Material wieder verwendet hat. Nach endgültigem Abschluss der Baumaßnahmen wird ein geeigneter Belag eingebaut.
2. Herr Stadtrat Dees schlägt vor, die weiteren Umbaumaßnahmen an der Unterführung Gerberei in Form einer Informationstafel für den Bürger sichtbar darzustellen. Die Verwaltung sichert zu, dieses im Rahmen einer Bautafel oder einen Schaukasten zu organisieren.
3. Frau Stadträtin Traub-Eichhorn teilt mit, dass der PKW-Verkehr in der Fußgängerzone wieder zunimmt und bittet um Weiterleitung der Info an die Polizei.
4. Frau Stadträtin Fuchs regt an, dass die Stadt sich auch für die Testphase „Grüner Pfeil nur für Radfahrer“ (wie München oder Bamberg) zu bewerben. Die Verwaltung wird sich nach Ansprechpartner erkundigen und klärt ob eine Teilnahme noch möglich ist.
5. Herr Stadtrat Höppel wünscht, dass in der nächsten Stadtteilbeiratssitzung Büchenbach im April von der GeWoBau Informationen zur vorgesehenen Planung und Bebauung erteilt werden.
6. Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an zu klären, ob an einer Ampel die Fahrbahn bei Rot überquert werden darf, wenn eine Gruppe von Radfahrern oder Fußgänger noch in der Grünphase der Ampel die Straße beginnt zu überqueren. Die Verwaltung wird dies im nächsten Jour-fixe Verkehr mit der Polizei besprechen.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

7. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, warum am Abgang zur Unterführung Gerberei Pflastersteine verwendet worden sind. Die Verwaltung antwortet, dass die Bahn ihrer Wiederherstellungspflicht nachgekommen ist und das alte Material wieder verwendet hat. Nach endgültigem Abschluss der Baumaßnahmen wird ein geeigneter Belag eingebaut.

8. Herr Stadtrat Dees schlägt vor, die weiteren Umbaumaßnahmen an der Unterführung Gerberei in Form einer Informationstafel für den Bürger sichtbar darzustellen. Die Verwaltung sichert zu, dieses im Rahmen einer Bautafel oder einen Schaukasten zu organisieren.
9. Frau Stadträtin Traub-Eichhorn teilt mit, dass der PKW-Verkehr in der Fußgängerzone wieder zunimmt und bittet um Weiterleitung der Info an die Polizei.
10. Frau Stadträtin Fuchs regt an, dass die Stadt sich auch für die Testphase „Grüner Pfeil nur für Radfahrer“ (wie München oder Bamberg) zu bewerben. Die Verwaltung wird sich nach Ansprechpartner erkundigen und klärt ob eine Teilnahme noch möglich ist.
11. Herr Stadtrat Höppel wünscht, dass in der nächsten Stadtteilbeiratssitzung Büchenbach im April von der GeWoBau Informationen zur vorgesehenen Planung und Bebauung erteilt werden.
12. Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an zu klären, ob an einer Ampel die Fahrbahn bei Rot überquert werden darf, wenn eine Gruppe von Radfahrern oder Fußgänger noch in der Grünphase der Ampel die Straße beginnt zu überqueren. Die Verwaltung wird dies im nächsten Jour-fixe Verkehr mit der Polizei besprechen.

Sitzungsende

am 22.01.2019, 20:20 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Klee

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: