

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

(UVP/005/2016)

## **über die 5. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 10.05.2016, 16:00 - 19:10 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

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

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

### **Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr**

- siehe Anlage -

### **Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr**

- . Werkausschuss EB77:
  
- 5. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
  
- 5.1. Winterdienstbericht 2015/2016 772/015/2016
  
- 5.2. Neukonzeption Schadstoffsammlung Stadt Erlangen 772/016/2016
  
- 6. Anfragen Werkausschuss EB77
  
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
  
- 7. Mitteilungen zur Kenntnis
  
- 7.1. Grenzwertüberschreitungen bei der Luftbelastung mit NO<sub>2</sub> in Straßen von Erlangen 31/102/2016
  
- 7.2. Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 31.03.2016 - 13.04.2016 32/040/2016
  
- 7.3. Aufhebung der Freigabe des Radverkehrs in der Mozartstraße sowie Theodor-von-Zahn-Straße zwischen Schelling- und Gebbertstraße entgegen der Einbahnstraßenrichtung 32-1/040/2016

- |      |  |                 |
|------|--|-----------------|
| 7.4. | Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes;<br>Fraktionsantrag Nr. 055/2015 der SPD vom 26.03.2015   | 40/004/2014/1   |
| 7.5. | Erstellung von Flyern mit den sicheren Schulwegen für die<br>Grundschulen in Erlangen  | 40/076/2016     |
| 7.6. | Geplante Errichtung eines Fachmarktzentrums "AischPark Center" in<br>Höchststadt a. d. Aisch<br>hier: Abschluss des Raumordnungsverfahrens und Einschätzung der<br>Verwaltung  | 611/115/2016    |
| 7.7. | Neuauflage Baulandkataster Gewerbe   | 611/116/2016    |
| 7.8. | Neuauflage Baulandkataster Wohnen  | 611/118/2016    |
| 7.9. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge   | VI/066/2016     |
| .    | Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:   |                 |
| 8.   | Vergabe von Mitteln zur Förderung der Umweltbildung  | 31/105/2016     |
| 9.   | Einführung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im Straßenzug<br>Friedrich- und Luitpoldstraße;<br>Ausweisen des Bereichs südlich Henkestraße bis zur Werner-von-<br>Siemens-Straße als Tempo 30-Zone;<br>Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 222/2015 | 32-1/038/2016/1 |
| 10.  | Aufhebung des Beschlusses vom 1.12.2015 bzgl. Beschränkung der<br>Geschwindigkeit in der Naturbadstraße auf durchgehend 30 km/h  | 32-1/041/2016   |
| 11.  | Erhalt und Weiterentwicklung des Burgbergs   | 611/099/2016/1  |
| 12.  | Bebauungsplan Nr. 435 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul<br>1 - mit integriertem Grünordnungsplan<br>hier: Billigungsbeschluss  | 611/113/2016    |
| 13.  | Bebauungsplan Nr. 436 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul<br>2 - mit integriertem Grünordnungsplan<br>hier: Billigungsbeschluss  | 611/114/2016    |
| 14.  | Errichtung einer Bushaltestelle an der B4 auf Höhe Tennenlohe;<br>Fraktionsantrag Nr. 216/2015 der ödp-Fraktion vom 22.10.2015   | 613/092/2016    |
| 15.  | Anfragen   |                 |



## TOP

Werkausschuss EB77:

## TOP 5

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

### TOP 5.1

772/015/2016

Winterdienstbericht 2015/2016

#### 1. Organisation / Sicherungsprioritäten

Die Verkehrssicherungspflicht im Winter ist kommunale Pflichtaufgabe der Stadt Erlangen. Zur Erfüllung stellen die Verantwortlichen des EB 77 eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus Gesetz und Rechtsprechung ergibt, bereit.

Die Mitarbeiter/innen des Winterdienstes tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung.

Der Winterdienst wird nach den Richtlinien des differenzierten Winterdienstes durchgeführt und unter den Gesichtspunkten Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Bürgerfreundlichkeit fortlaufend optimiert.

Der EB 77 organisiert den Winterdienst ämterübergreifend. Das heißt, die beteiligten Ämter EB 77, Amt 66, EBE und Amt 34 sind zur rechtzeitigen Gestellung von Personal sowie doppelt genutzter Fahrzeuge verpflichtet.

Der EB 77 legt den Winterdienstplan nach Prioritäten fest und bezieht die Polizei, die Rettungsdienste, die Verkehrsbetriebe, der ADFC und die AG Radverkehr zu baulichen oder sonstigen Veränderungen vorab ein.

Der EB 77 entscheidet über den Einsatz des geeignetsten Streumittels nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Tausalz auf den Fahrbahnen wird geachtet und nach dem Motto „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ gehandelt.

**In erster Priorität** werden – verpflichtend entsprechend Gesetzgebung und den Grundsätzen der Rechtsprechung - folgende Strecken und Anlagen in der Regel bis zum Einsetzen des Berufsverkehrs gesichert:

- 165 km Hauptverkehrsstrecken
- 120 km Radwege
- 405 Bushaltestellen
- 146 Ampelanlagen
- 174 Fußgängerüberwege und Querungshilfen
- 55 Kreuzungen
- 31 Treppenanlagen
- 24 Park- und öffentliche Plätze und
- Gehwege an städtischen Grundstücken (z.B. Kindergärten, Schulen, Plätze, Grünflächen etc.)

**In zweiter Priorität** werden Strecken gesichert, die im Sinne der Rechtsprechung keine Verkehrsbedeutung haben, aber besondere bauliche Gefahrenstellen aufweisen, und Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen aber ohne bauliche Gefahrenstellen. Hierunter fallen Steigungen, Gefällestrecken, Straßen, die zu Schulen, Kindergärten und Altenheimen führen, sowie Industriegebiete.

**In dritter Priorität** erfolgt die Sicherung der restlichen Straßen im Stadtgebiet soweit technische und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

Während des Winterdienstes eintretende Veränderungen werden in einem fortlaufenden Prozess den Gegebenheiten angepasst (z.B.: Umleitungsstrecken wegen Bundesbahnausbau bzw. Wasserspeicher Burgberggebiet).

## **2. Einsatz von Personal, Fahrzeugen und Geräten**

Für den Winterdienst 2015/2016 wurde für 130 Mitarbeiter/innen aus den Bereichen EB 77, EBE, Amt 66 und Amt 34 vom 20.11.2015 bis 31.03.2016 Winterdienststrufbereitschaft angeordnet. Für die darunter befindlichen 30 Fahrer von Großräumfahrzeugen wurde als Ende der Bereitschaft der 21.03.2016 festgelegt.

Während dieser Zeit müssen die Mitarbeiter/innen für Wintereinsätze bereit stehen. Sie wurden vor der Winterdienstperiode in einer Sicherheitsunterweisung geschult und in ihre Aufgaben, Strecken und Winterdienstfahrzeuge und -geräte eingewiesen.

Auch für den Winterdienst 2015/2016 standen 12 große Räum- und Streufahrzeuge sowie 40 Transporter und Kleintraktoren zur Verfügung. 10 große Räum- und Streufahrzeuge sind für den Einsatz auf allen 8 Hauptstrecken mit Soletanks zur sparsamen und wirkungsvollen Ausbringung von Feuchtsalz ausgestattet.

Schleuderbesen an 12 Kleintraktoren werden insbesondere auf Radwegen mit unebenen Belägen witterungsangepasst (idealerweise bei trockenem Schnee bis ca. 5 cm Höhe) eingesetzt. Damit kann auf einen Großteil der für einen Schleuderbeseneinsatz geeigneten Radachsen eine höhere Sicherungsqualität erreicht werden.

Alle im Winterdienst erforderlichen Fahrzeuge und Geräte wurden umgerüstet und auf ihre Einsatzfähigkeit getestet.

## **3. Witterungsverlauf**

Der Winter 2015/2016 wird von den Verantwortlichen des Winterdienstes als durchschnittlich eingestuft.

Bereits am 23.11.2016 begann die Sicherung mit einem ersten punktuellen Einsatz auf überfrorenen Holzbrücken. Nach einer fast frostfreien Periode meldete sich der Winter mit Ansätzen von Eisregen am 31.12.2015 zurück. Dieser ging im Laufe des Tages in Regen über und Erlangen erlebte einen milden Neujahrstag. Ab 03.01.2016 schneite es insgesamt bis 7 cm und ab Mitte Januar fielen mehrfach 3 bis 4 cm Schnee mit mehrtägigen Frösten bis minus 7 °C. Daher erfolgte in Einzelfällen die Fahrbahnsicherung in den Außenbereichen vorbeugend mit geringster Tausalzausbringung. Den letzten Schnee erhielt Erlangen mit je ca. 4 cm am 29.02. und 01.03.2016.

Wiederkehrende überfrierende Nässe, punktuelle Glätte und Glättebildung in den frühen Morgenstunden bei Temperaturen von wenigen Plus- und Minusgraden mit dem Ergebnis unterschiedlicher Wirkung auf Straßen-, Wege- und Brückenbeläge erforderten differenzierte Einsätze auf Holzbrücken oder in betroffenen Stadtteilen und prägten den Verlauf der Wintersicherung.

Somit lag der Anspruch der Verkehrssicherung des Winterdienstes 2015/2016 im hohen Kontrollaufwand, in der ungleichmäßigen Verteilung winterlicher Belagszustände, der rechtzeitigen

Feststellen bzw. im Auffinden dieser Gefahrenstellen und der Schwierigkeit der richtigen Einsatzentscheidungen.

Während einer länger andauernden frostfreien Zeit erfolgte im Februar ein teilweises Einkehren des Streugranulates in der Innenstadt, mit Ausnahme der Bushaltestellen und Treppenanlagen. Das endgültige Einkehren des ausgebrachten abstumpfenden Streumaterials im gesamten Stadtgebiet konnte noch vor Ostern im Wintermonat März abgeschlossen und die für die Dauer des Winterdienstes entnommenen Pfosten durch Amt 66 bereits in der ersten Aprilwoche wieder eingesetzt werden.

#### **4. Winterdiensteinsätze und Streumittelverbrauch**

Bei erforderlicher Belagsabstumpfung wird in Erlangen auf Fahrbahnen (Priorität 1 und 2) Feuchtsalz und auf Geh- und Radwegen, Plätzen, Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen usw. Granulat gestreut. In der 3. Priorität (Nebenstraßen) wird soweit erforderlich der „weiße Winterdienst“ praktiziert. Im Winter 2015/16 trat dieser Fall nicht ein.

Zur ausreichenden Bevorratung von Streumitteln wurde der Bezug von weiteren 600 Tonnen Streusalz und 200 Tonnen Siedesalz zur Solebereitung ausgeschrieben.

Für die Wintersicherung 2015/16 waren insgesamt an 31 Tagen Einsätze (z.T. mehrfach täglich) sowie folgende Streugutmengen erforderlich:

auf Fahrbahnen	506 to Streusalz bei 17 Voll- und 16 Teileinsätzen (Vorjahr: 712 to Streusalz bei 21 Voll- und 18 Teileinsätzen)
und auf Geh-/ Radwegen, Plätzen, Bushaltestellen, Streugutkästen ...	354 m <sup>3</sup> Granulat bei 10 Voll- und 17 Teileinsätzen (Vorjahr: 240 m <sup>3</sup> Granulat bei 9 Voll- und 22 Teileinsätzen).

#### **5. Kosten des Winterdienstes / Einsatzstunden**

Nach der vorläufigen Kostenermittlung der Verwaltung belaufen sich die Gesamtkosten für den Winterdienst 2015/2016 auf ca. 1,547 Mio. €.

Davon fielen ca. 892 T€ für Personalkosten und ca. 655 T€ für Sach- und Gemeinkosten an. Fixkosten des Winterdienstes für dessen Organisation, Personal- und Fahrzeugausstattung, Streugutbeschaffung und Rufbereitschaftsvergütungen fallen unabhängig von der Stärke eines Winters immer an und betragen ca. 1.040 T€.

Von allen am Winterdienst beteiligten Mitarbeitern/innen der Abteilungen 771, 772 und 773 inklusive der personellen Unterstützung der Ämter 66, EBE und Amt 34 wurden insgesamt 8.200 Einsatzstunden geleistet. Damit lag der Zeitaufwand geringfügig unter dem Vorjahreswinter (8.300 Stunden).

#### **6. Öffentlichkeitsarbeit**

Der EB 77 veröffentlicht auf der Homepage der Stadt Erlangen die winterlichen Sicherungspflichten, die Winterdienstpläne zur Sicherung der Fahrbahnen und Radwegeachsen sowie die Standorte der Streugutbehälter. Die Informationen werden stets vor Beginn des Winterdienstes aktualisiert und sind für die gesamte Wintersaison gültig.

Darüber hinaus erfolgten in der Presse mehrfach Berichterstattung zu den Vorbereitungen des Winterdienstes und zu Winterdiensteinsätzen, sowie Informationen zur winterlichen Verkehrssicherung inkl. des Hinweises auf zu verwendende und unzulässige Streumaterialien.

#### **7. Verkehrssicherheit / AG Radverkehr und ADFC / öffentlicher Nahverkehr**

An der jährlichen Besprechung mit den Verkehrsbetrieben, der Polizeiinspektion Erlangen, den Rettungsdiensten und dem ADFC beteiligte der EB 77 auch den städtischen Vertreter der AG Radverkehr.

Es gab keine winterdienstbedingten Meldungen der Verkehrsbetriebe, der Polizeiinspektion Erlangen und des ADFC.

### **8. Personalsituation zur Sicherstellung des Winterdienstes; Dienstvereinbarung**

Trotz der begrüßenswerten Wiederbesetzung einer Planstelle bei Abt. 771 und gegen Ende des Winters zweier Planstellen im Tiefbauamt sowie befristeter Einstellungen von Krankheitsvertretungen bleibt die Personalsituation angespannt. Die inhaltlich erweiterte Dienstvereinbarung über die Durchführung des Winterdienstes der Stadt Erlangen wurde mit dem Personalrat abgestimmt und im Juni 2015 unterzeichnet. Sie enthält auch Vorgehensweisen bei erforderlicher Befreiung vom Winterdienst sowie Regelungen für die Einbringung von Urlaub und Freizeitausgleich für die im Winterdienst eingeplanten Beschäftigten.

### **10. Erfahrungsaustausch Winterdienst in der Städteachse**

Im Rahmen des Runden Tisches Winterdienst der Städteachse wurde den beteiligten Städten der Einblick in das Winterdienst Managementsystem (WDMS) der Autobahndirektion Bayern zu Testzwecken ermöglicht. Im vergangenen Winter 2015/2016 arbeitete die Einsatzleitung des Winterdienstes Erlangen mit dem vorhandenen Wettermeldesystem und konnte parallel die Wetterdaten des WDMS einsehen.

Zur gezielteren Entscheidungsfindung der Winterdienstverantwortlichen wird zunächst eine thermographische Befahrung des Stadtgebietes zur Feststellung von kritischen Stellen oder Gebieten für sinnvoller erachtet.

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

#### **Protokollvermerk:**

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

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## **TOP 5.2**

**772/016/2016**

### **Neukonzeption Schadstoffsammlung Stadt Erlangen**

Für die rechtsverbindliche Getrennthaltung von gefährlichen Abfällen bietet der Zweckverband ER/ERH den Bürgerinnen und Bürgern sowie dem Kleingewerbe im Stadtgebiet Erlangen eine stationäre Sammelstelle für Schadstoffe (in haushaltüblichen Mengen bis 15 kg bzw. Liter) an der Umladestation an.

Zusätzlich betreibt die Stadt Erlangen ganzjährig eine mobile Schadstoffsammlung. Hierzu werden im gesamten Stadtgebiet verteilt 74 Tagesstandorte in fast monatlichen Wiederholungen mit Standzeiten von 30 Minuten, vereinzelt und abends auch 60 Minuten, bedient.

Jährlich finden 17 Sammeltermine für Berufstätige abends von 17.00 bis 18.00 Uhr statt. Die mobil gesammelten Schadstoffe werden dem Zweckverband Abfallwirtschaft ER/ERH (ZVA) an der Umladestation zur Endverpackung und Entsorgung übergeben.

Die auf diese Weise erfassten Gesamtmengen an gefährlichen Abfällen sind rückläufig, da verschiedene Rücknahmesysteme in Herstellerverantwortung gesetzlich verankert wurden und

greifen, bzw. frühere Sammelgruppen (z.B. Dispersionsfarben) im Restmüll entsorgt werden dürfen. Durch die 2014 eingeführte und 2015 auf 65 Standorte ausgeweitete Elektrokleingerätesammlung an jedem zweiten Wertstoffcontainer-Standort ist auch die Sammelmenge von Elektrokleingeräten beim Schadstoffmobil von 3.779 kg 2013 auf 1.800 kg 2015 rückläufig.

Durchschnittlich wurde 2015 jeder Sammeltermin des Schadstoffmobils von 3,44 Bürgern/innen genutzt und dabei 3,64 kg Schadstoffe inkl. Elektrokleingeräte angeliefert. Ca. ein Drittel der 3.061 Bürgerkontakte erhielten auch eine Abfallberatung, 430 davon ohne Anlieferung. 2.630 Anlieferer nutzten die mobile Schadstoffsammlung und lieferten dabei 9,6 Tonnen Schadstoffe, davon 1,8 Tonnen Elektrokleingeräte an.

An zweimal 4 Arbeitstagen im Jahr wurden im Rahmen einer Zweckvereinbarung Schadstoffe im Stadtgebiet Fürth mobil gesammelt.

Neben der beschriebenen Rückläufigkeit der Mengen, auch durch konsequente Zuordnung von Abfallfraktionen in Rücknahmesysteme, wurde die stationäre Schadstoffannahme des ZVA bürgerfreundlicher gestaltet. Zum einen konnte mit dem ZVA eine kostenfreie Annahme von gefährlichen Abfällen an den Wertstoffhöfen Umladestation Erlangen, Herzogenaurach und Medbach vereinbart werden. Zum anderen können an diesen Anlagen an je 3 bis 4 Tagen pro Woche einschließlich samstags Schadstoffe angeliefert werden.

Gekoppelt mit der seit 2014 für Privathaushalte eingeführten Regelung der kostenfreien Abgabe von Sperrmüll ohne Schein, ergibt sich für die Bürger/innen die Möglichkeit zur gleichzeitigen Abgabe verschiedener Abfallfraktionen, auch der gefährlichen Abfälle, an der Umladestation.

Nach einer Auswertung der Ist-Situation wurde innerhalb der Stadtverwaltung (Amt 31 Abfallberatung und EB 77) der Beschluss gefasst, die bestehende, umfangreiche und unwirtschaftlich gewordene mobile Schadstoffsammlung abzulösen, und durch eine Neukonzeption den geänderten Randbedingungen anzupassen. Geplant ist, eine bzgl. der Sammelhäufigkeit reduzierte aber gleichzeitig intensiviertere mobile Sammlung von Schadstoffen anzubieten und diese zur Durchführung an Dritte zu vergeben.

Die bisherigen jährlichen Kosten in Höhe von ca. 120.000,- € können durch diese Maßnahme voraussichtlich erheblich gesenkt werden.

Für die künftige mobile Schadstoffsammlung sind folgende 4 Standorten im Stadtgebiet vorgesehen:

- Röthelheimpark Kurt-Schumacher-Straße OBI-Parkplatz,
- Innenstadt Parkplatzstraße Busbahnhof,
- Eltersdorf Egidienplatz,
- Tennenlohe Saidelsteig Parkplatz Supermarkt.

Die Sammlungen sollen je Standort zweimal jährlich (Frühjahr und Herbst), samstags für je 3 Stunden durchgeführt werden.

Es ist vorgesehen die Dienstleistung zeitnah auszuschreiben und die Öffentlichkeit rechtzeitig vor dem geplanten Beginn des neuen Konzeptes 01.01.2017 zu informieren.

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

#### **Protokollvermerk:**

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

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.



## TOP 6

### Anfragen Werkausschuss EB77

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

Herr Stadtrat Greisinger bittet darum, die Vorfahrtsregelung in der Carl-Thiersch-Straße deutlicher zu kennzeichnen.

Herr Janousek sagt eine Prüfung zu.

## TOP

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

## TOP 7

### Mitteilungen zur Kenntnis

## TOP 7.1

31/102/2016

### Grenzwertüberschreitungen bei der Luftbelastung mit NO<sub>2</sub> in Straßen von Erlangen

#### Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das bayerische Landesamt für Umwelt und die Firma Müller BBM haben mit Modellrechnungen Überschreitungen des Grenzwertes für NO<sub>2</sub> in bestimmten Straßenzügen festgestellt.

Stickstoffdioxid ist ein Reizgas und wirkt als sehr reaktive Verbindung (Oxidationsmittel). Beim Menschen löst NO<sub>2</sub> bei Kontakt mit Geweben und Zellen insbesondere des Atemtrakts und auch der Augen Reizeffekte aus. Auch können Gewebe- und Zellschäden entstehen, die dann zu möglichen Funktionsstörungen, zellschädigenden Reaktionsprodukten und entzündlichen Prozessen führen. NO<sub>2</sub> kann bei Kontakt mit Alveolengewebe Zellschäden auslösen und entzündliche Prozesse verursachen. Stickstoffdioxid vermag zu einer Hyperreagibilität (Überempfindlichkeit) der Bronchien führen. Hyperreagibilität gilt als ein Risikofaktor für die Entwicklung allergischer Atemwegserkrankungen und steht in Zusammenhang mit Entzündungen und Schädigungen von Lungengewebe. Durch Wirkung von NO<sub>2</sub> mit Allergenen können sich Entzündungsprozesse bei allergischen Atemwegserkrankungen verstärken.

#### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Emissionen tragen maßgeblich zur Überschreitung der NO<sub>2</sub> Grenzwerte an genannten Straßenabschnitten bei. Neben der allgemeinen Anzahl der Fahrzeuge bestimmen im Wesentlichen die Verkehrszusammensetzung (z.B.

Schwerverkehrsanteil) und die Anteile der verschiedenen Schadstoffklassen der Fahrzeugflotte die Höhe der Emissionen.

- Im Rahmen der gegenwärtigen Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes werden die Messergebnisse der Immissionsgutachten daher berücksichtigt und Maßnahmen zur Verringerung der durch den lokalen Straßenverkehr verursachten Schadstoffbelastungen durch folgende Planungsschritte im Meilenstein F (Teilbereich MIV und ruhender Verkehr) geprüft:
  - Zur Entlastung der Goethestraße wurde bereits im Meilenstein D (ÖPNV-Konzept) eine Reduzierung des Busverkehrs auf der Achse Goethestraße / Heuwaagstraße untersucht. Aufgrund der Gewährleistung der Erreichbarkeit der Altstadt ist eine vollständige Sperrung der Achse Goethestraße / Heuwaagstraße / Hauptstraße für den ÖPNV aus verkehrlicher Sicht nicht zielführend. Das vom UVPA am 31.07.2015 beschlossene Plannetz (613/061/2015) sieht jedoch eine Reduzierung des Busverkehrs in der Goethestraße vor. Zusätzlich soll im weiteren Planungsprozess geprüft werden, mit welchen Maßnahmen eine funktionierende Entlastung (ggf. Sperrung) der Goethestraße für den MIV erfolgen kann.
  - Wesentlicher Bestandteil des Gutachtens zum Meilenstein F (Teilbereich MIV und ruhender Verkehr) ist eine Überprüfung des Erlanger Straßennetzes auf seine Funktion. Zielsetzung dabei ist die Schaffung eines leistungsfähigen Hauptverkehrsnetzes, auf welchem der Großteil des Verkehrs gebündelt geführt werden soll. Im Zuge dessen ist zu untersuchen und abzuwägen, welche Verbindungsfunktionen und damit verbundene Verkehrsmengen den genannten Straßenabschnitten zukünftig zukommen sollen. Die Wechselwirkungen möglicher verkehrslenkender Maßnahmen sind jedoch zu beachten: So kann eine Bündelung der Verkehrsströme zwar einerseits zur Verringerung des Durchgangsverkehrs in Wohngebieten beitragen, hat aber andererseits eine erhöhte Belastung auf den Hauptverkehrsstraßen (z.B. Henkestraße) zur Folge.
  - Des Weiteren sollen Konzepte zur Führung des Wirtschaftsverkehrs im Stadtgebiet sowie zur Ordnung des Liefer- und Dienstleistungsverkehr in der Innenstadt erarbeitet werden. Ergänzend zur Zielsetzung einer Verringerung der Emissionen muss dabei auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit der städtischen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte berücksichtigt werden.
- Auf notwendige Verbesserungen der Antriebstechnologie bei Fahrzeugen kann durch den Meilenstein F hingegen kein Einfluss genommen werden. Für den ÖPNV können Umweltstandards im Rahmen des Nahverkehrsplanes diskutiert werden.
- Neben den genannten Untersuchungen zum MIV werden im Gutachten zum Meilenstein F (Teilbereich Fuß- und Radverkehr) zudem Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, mit dem Ziel der Stärkung eines umweltverträglichen Stadtverkehrs, erarbeitet werden. Auch die Umsetzung der Stadt-Umland-Bahn kann langfristig zu einer Reduzierung der verkehrlich verursachten Schadstoffemissionen beitragen.

### • **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur rechtlichen Einordnung der Pflichten zu Maßnahmen (Auszug aus dem Protokoll der Steuerungsgruppe Luftreinhaltung vom 18.11.2015):

*Nach Aussage des StMUV wird ein Luftreinhalteplan nur durch die dokumentierte Überschreitung eines Grenzwertes an einer LÜB-Station (und nicht bereits durch eine – wenn auch qualifizierte - Immissionsprognose) ausgelöst. Daher sind die Städte Fürth und Erlangen derzeit nicht in der Pflicht in ihrem Stadtgebiet eine Umweltzone auszuweisen. Gleichwohl wäre eine Beteiligung insbesondere der Stadt Fürth an einer künftigen Umweltzone wünschenswert. Es wird daher*

*vorgeschlagen, zu prüfen, inwieweit eine freiwillige Beteiligung an einer Umweltzone mit Zielrichtung Stickoxidreduzierung möglich ist. Dies umso mehr, als davon ausgegangen werden kann, dass auch in Fürth und Erlangen stark verkehrsbelastete Straßenabschnitte existieren an denen eine GW-Überschreitung per se nicht auszuschließen ist.*

Das bedeutet:

Die Stadt Erlangen ist rechtlich nicht verpflichtet, an der Fortschreibung des Luftreinhalteplans teilzunehmen. Erlangen hat zwar durch Berechnungen festgestellt, dass davon auszugehen ist, dass in Straßen von Erlangen die Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Die 39. BImSchV gibt aber ausdrücklich vor, dass auf gemessene Werte (mit Überschreitung) mit einer Fortschreibung zu reagieren ist. An der Erlanger Messstelle gibt es aber keine Überschreitungen, daher ist auch keine Teilnahme an der Fortschreibung des Aktionsplans erforderlich. Grundsätzlich haben alle Bürger und Bürgerinnen von Erlangen jedoch ein Recht auf die Einhaltung der Grenzwerte.

Wenn Erlangen aus eigenem Antrieb und ohne Fortschreibungs-Teilnahme Maßnahmen entwickelt, die zur Einhaltung der Grenzwerte führen, wird das begrüßt.

Im UVPA vom 12.05.2015 wurde beschlossen, weitere Straßen auf Grenzwertüberschreitungen zu prüfen und im Bedarfsfall diese Ergebnisse in den VEP einzuspeisen mit dem Ziel, Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte zu erarbeiten.

Die Berichterstattung an die Regierung von Mittelfranken über getroffene Maßnahmen mit luftreinhaltender Wirkung wird weiter auf Anfrage fortgeführt.

Für die Pfarrstraße wurde von Erlanger Seite vorgeschlagen, mit einem gebäudebezogenen Lüftungskonzept auf die Überschreitungen zu reagieren. Das wurde von der Arbeitsgruppe abgelehnt, weil die 39. BImSchV ausdrücklich auch den Straßenraum und dessen Fußgänger als Schutzziel einbezieht. Mögliche Maßnahmen können also nur die sein, die eine Emissionsminderung bewirken.

#### 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

#### Eigene Haushaltsmittel für dieses Vorhaben

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

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

### **Protokollvermerk:**

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis. Die Stadtverwaltung nimmt die Ausführungen des Landesamtes für Umwelt und der Firma Müller BBM zur Kenntnis und bringt die Ergebnisse in das Verfahren „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP) ein mit dem Ziel, die ermittelten Grenzwertüberschreitungen für NO<sub>2</sub> in den Straßenzügen

- Goethestraße/Heuwaagstraße/Hauptstraße,
- in der Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Schuhstraße,
- in der Pfarrstraße
- in der Neuen Straße

zu vermindern.

## **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

### **Protokollvermerk:**

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis. Die Stadtverwaltung nimmt die Ausführungen des Landesamtes für Umwelt und der Firma Müller BBM zur Kenntnis und bringt die Ergebnisse in das Verfahren „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP) ein mit dem Ziel, die ermittelten Grenzwertüberschreitungen für NO<sub>2</sub> in den Straßenzügen

- Goethestraße/Heuwaagstraße/Hauptstraße,
- in der Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Schuhstraße,
- in der Pfarrstraße
- in der Neuen Straße

zu vermindern.

## **TOP 7.2**

**32/040/2016**

### **Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 31.03.2016 - 13.04.2016**

In der Zeit vom 31.03.2016 bis zum 13.04.2016 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen;

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	31.03.2016	<b>Am Brucker Bahnhof</b> Aufhebung eines absoluten Haltverbots an der Ostseite der Straße Am Brucker Bahnhof in Höhe des dortigen Parkhauses.

2. 04.04.2016 **Hartmannstraße**  
Anbringung eines absoluten Haltverbots an der Westseite der Hartmannstraße nördlich Sebaldusstraße.
3. 07.04.2016 **Ritzerstraße**  
Austausch des Verkehrszeichens „Vorfahrt gewähren.“ gegen Verkehrszeichen „Halt. Vorfahrt gewähren.“ und Markieren einer Haltlinie.
4. 12.04.2016 **Paul-Gossen-Straße / Am Brucker Seela**  
Markierung von Fahrradsymbolen sowie einer Haltlinie in der Paul-Gossen-Straße Einmündung Am Brucker Seela.
5. 13.04.2016 **Weinstraße**  
Markierung und Beschilderung im Bereich der neu errichteten „Überquerungshilfe Franzosenweg“ in der Weinstraße.
6. 13.04.2016 **Anschützstraße**  
Ausweisen einer für den Rad- und Fußgängerverkehr durchlässige Sackgasse in der Anschützstraße.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

**TOP 7.3**

**32-1/040/2016**

**Aufhebung der Freigabe des Radverkehrs in der Mozartstraße sowie Theodor-von-Zahn-Straße zwischen Schelling- und Gebbertstraße entgegen der Einbahnstraßenrichtung**

Auf Grundlage des Beschlusses aus der Sitzung des Stadtrates am 20.5.2015 wurden die Einbahnstraßen Bohlenplatz (Nord), Dreikönigstraße, Heuweg, Mozartstraße (Ost), Obere Karlstraße, Theaterplatz und Theodor-von-Zahn-Straße (Ost) für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung zunächst für eine 2-jährige Testphase freigegeben. Der Vollzug der verkehrsrechtlichen Anordnungen mit entsprechender Beschilderung und Markierungen erfolgte gegen Ende des Jahres 2015.

Bis dato hat sich in allen freigegebenen Einbahnstraßen kein Unfall, der in Verbindung mit einer Freigabe zusammenhängt, ereignet. Mit Ausnahme der Mozartstraße und der Theodor-von-Zahn-Straße hat sich die Freigabe in den o. g. Straßen bewährt. Die Freigabe der Mozartstraße und Theodor-von-Zahn-Straße hat jedoch von Anfang an bei vielen Bürgern Unverständnis ausgelöst. Viele Beschwerden gingen bei der Verwaltung ein, welche die neuen Regelungen als besonders

gefährlich bezeichneten. Über gefährliche Situationen sowie Beinaheunfälle wurde seitens der Bürger berichtet. Auch Beobachtungen der Mitarbeiter der Verkehrsbehörde belegen, dass die Situation auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse (Kurvenbereich, aufgeweitete Fläche mit Platzcharakter im Bereich Mozartstraße, Theodor-von-Zahn-Straße, Schellingstraße sowie komplizierte Verkehrsbeziehungen) von vielen Verkehrsteilnehmern nicht richtig eingeschätzt und deshalb ein fehlerhaftes Verkehrsverhalten an den Tag gelegt wird.

Da sich neue Verkehrsregelungen häufig erst nach einer Eingewöhnungsphase einspielen, wurde zunächst ein Beobachtungszeitraum eingelegt. Während dieser Zeit wurden die beiden Bereiche gelegentlich überprüft und das Verkehrsverhalten beobachtet. Leider hat sich die Situation nicht verbessert, gefährliche Situationen konnten auch nach mehreren Monaten immer wieder beobachtet werden. Auch die Bürgerbeschwerden ließen nicht nach.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde die Freigabe der Mozartstraße sowie Theodor-von-Zahn-Straße mit Verkehrsordnung vom 17.3.2016 vorübergehend aufgehoben, um die Regelungen zu überdenken und zu prüfen, ob bzw. ggf. unter welchen Voraussetzungen die Freigabe entgegen der Einbahnrichtung aufrechterhalten werden könnte. Die Mitglieder des Stadtrates wurden am selben Tag in der Stadtratssitzung mündlich über die vorübergehende Aufhebung der Freigabe sowie die anstehende Prüfung durch Verwaltung und Polizei informiert (vgl. Anlage).

### **Resümee**

Die beiden Straßen verlaufen parallel in einem Abstand von knapp 30 Meter zueinander. Der Verkehrsbedeutung der Freigabe ist deshalb kein besonders hoher Stellenwert zuzuordnen. Lediglich mit Wegnahme und dauerhaften Freihaltung von mehreren Parkplätzen sowie Entfernung des Grünbewuchses könnte eine Verbesserung der Situation erreicht werden. Eine dauerhafte Freihaltung der Parkplätze kann jedoch nicht sichergestellt werden, zudem ist der Parkdruck im dortigen Bereich sehr hoch.

Zusammenfassend kommen die Fachdienststellen und Polizei einstimmig zum Ergebnis, dass eine Freigabe der beiden Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht wieder eingeführt werden kann. Auch in der Sitzung der Arbeitsgruppe Radverkehr am 14.4.2016 kam man einstimmig zum Ergebnis, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit - insbesondere zum Schutz des Radverkehrs - die Freigabe der Mozartstraße sowie Theodor-von-Zahn-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße weder erforderlich noch sinnvoll ist.

Anlage: Protokollvermerk aus Stadtratssitzung am 17.3.2016

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

#### **Protokollvermerk:**

Herr berufsmäßige Stadtrat Ternes lädt die Ausschuss-Mitglieder zeitnah zu einem Ortstermin ein. Hierüber besteht Einvernehmen.

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

### Protokollvermerk:

Herr berufsmäßige Stadtrat Ternes lädt die Ausschuss-Mitglieder zeitnah zu einem Ortstermin ein. Hierüber besteht Einvernehmen.

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## TOP 7.4

40/004/2014/1

### **Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes; Fraktionsantrag Nr. 055/2015 der SPD vom 26.03.2015**

#### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der schulischen Radfahrausbildung kommt einerseits vor dem Hintergrund einer steigenden Verkehrsdichte und andererseits im Rahmen der Förderung eines umweltschonenden Mobilitätsverhaltens von Schulkindern eine besondere Bedeutung zu.

Altersgerechte Mobilität und Sicherheit wurde daher als elementares Grundbedürfnis von Kindern eingestuft und die Radfahrausbildung folgerichtig im Lehrplan für die Grundschulen verbindlich verankert.

Die Verkehrserziehung von rd. 1000 Grundschulkindern in der 3. und 4. Klasse in den staatlichen und privaten Grundschulen erfolgte bisher auf den Übungsplätzen, die sich im Pausenhof der jeweiligen Schulen befinden.

Diese Übungsplätze entsprechen größtenteils nicht den Richtlinien des Bayerischen Innenministeriums für die praktische Radausbildung oder sind entweder auf Grund multifunktionaler Ausstattung und/oder auf Grund des schlechten baulichen Zustandes nicht für eine qualifizierte Ausbildung geeignet.

Daher beantragte die CSU-Fraktion mit den Fraktionsanträgen Nr. 153/2013 vom 07.10.2013 und Nr. 017/2015 vom 30.01.2015

- einen geeigneten Standort für die Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes aufzuzeigen,
- die Kosten für einen richtlinienkonformen Verkehrsübungsplatz zu ermitteln,
- sowie den Planungsentwurf im Bildungsausschuss vorzulegen.

Derzeit wird die Radfahrausbildung für sechs Grundschulen noch auf den eigenen Pausenhöfen durchgeführt. Acht Grundschulen fahren bereits zum ehemaligen Allwetterplatz, Flurstück 406 nördlich der Grundschule Dechsendorf, die Grundschule Büchenbach-Dorf fährt zur Mönaschule und das Sonderpädagogische Förderzentrum in die Michael-Poeschke-Schule bzw. in die Friedrich-Rückert-Schule. Die Ausbildung auf den Pausenhöfen findet, wie bereits erwähnt, unter erschwerten Bedingungen statt. Die Pausenhöfe sind regelmäßig durch Erneuerung der Markierungen für die Nutzung als Verkehrsübungsplatz herzurichten.

Der Unterricht auf dem Allwetterplatz an der Grundschule Dechsendorf bietet, wenn auch bisher nur provisorisch als Verkehrsübungsplatz hergerichtet, zumindest einen hinreichend großen Fahrradparcours und eine Übungsfläche, die nicht durch Sichteinschränkungen behindert werden.

Aufgrund der weiteren Rahmenbedingungen ist dieser Platz, der sich im Eigentum der Stadt Erlangen befindet, grundsätzlich geeignet, um darauf einen zentralen Verkehrsübungsplatz zu errichten.

Ein entscheidender Vorteil liegt in der bereits vorhandenen Infrastruktur (z.B. sanitäre Anlagen) der Grundschule. Für den theoretischen Unterricht wurde seitens der Schulleitung bereits dauerhaft ein Klassenzimmer zur Verfügung gestellt. Ferner existiert bereits ein Stromanschluss, welcher für die Versorgung des Übungsplatzes ausreichend ist.

Die Stadt Erlangen als Sachaufwandsträger ist grundsätzlich für die Bereitstellung der benötigten Infrastruktur und Arbeitsmaterialien zur Durchführung der schulischen Radausbildung zuständig. Aktuell wird der mobilen Jugendverkehrsschule ein LKW (Erstzulassung 13.03.1991) zur Verfügung gestellt, der sich zwar nach Auskunft der Kfz-Werkstatt in Bezug auf sein Alter, die Betriebsstunden und den Kilometerstand noch in einem vertretbaren Zustand befindet, allerdings schon regelmäßig verschleißbedingte Reparaturen erfahren hat.

Bei Einrichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes könnte auf den Einsatz des LKW bzw. auf eine spätere Ersatzanschaffung verzichtet werden.

Den o.g. eingesparten Kosten müssten bei Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes die anfallenden Fahrtkosten für den Transport der Kinder nach Dechsendorf und zurück gegen gerechnet werden.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Bei mehreren Ortsbesichtigungen und im Rahmen diverser Abstimmungsgespräche zwischen den beteiligten Ämtern sowie mit Herrn Weidner/Jugendverkehrsschule und der Schulleiterin der Grundschule Dechsendorf/ Frau Dölling wurde eine Planungsvariante entwickelt, die den Anforderungen eines modernen Verkehrsübungsplatzes entspricht.

Diese Planung wurde dem Bildungsausschuss in der Sitzung vom 25.03.2015 vorgestellt (siehe Beschlussvorlage Nr. 40/004/2014). Die Verwaltung wurde beauftragt, alternativ darzustellen, unter welchen Voraussetzungen der Bedarf auf vorhandenen Verkehrsübungsflächen langfristig gedeckt werden könnte.

Mit Fraktionsantrag Nr. 055/2015 vom 26.03.2015 beantragte die SPD,

- Die Verwaltung möge darstellen, wie auf den schuleigenen Verkehrsübungsplätzen eine Beseitigung der derzeit bestehenden Mängel erfolgen kann.
- In Fällen, in denen eine Ertüchtigung des Platzes nicht möglich ist, soll die räumlich nächste Schule aufgesucht werden, um lange Fahrzeiten zu vermeiden.
- Die Kosten für eine Ertüchtigung der Verkehrsübungsplätze sollen dargestellt werden.

Die Ertüchtigung der bestehenden Verkehrsübungsplätze ist nur zum Teil möglich. Einige Plätze sind, wie bereits oben dargestellt, für eine Verkehrsausbildung ungeeignet. Auf den restlichen Plätzen müssten Instandsetzungsarbeiten bei Wurzelaufbrüchen, punktuelle Pflasterarbeiten und kleinere Ausbesserungsarbeiten durchgeführt, Fahrbahnmarkierungen erneuert sowie Übungsflächen neu festgelegt/optimiert werden. Wie aus beiliegender



Aufstellung ersichtlich ist, betragen die Kosten hierfür **79.000 €**. Diese fallen jedoch regelmäßig, im Turnus von ca. 5 Jahren an.

Die Pausenhöfe der Adalbert-Stifter-Grundschule und der Hermann-Hedenus-Grundschule sind mittelfristig sanierungsbedürftig. Hierfür muss mit Kosten von **1.125.000 €** gerechnet werden.

Zwischenzeitlich wurde von einer Dechsendorfer Elterninitiative im Rahmen von Ortsbeiratssitzungen in Dechsendorf der Wunsch nach der Errichtung eines multifunktionalen Bolzplatzes auf dem Gelände des geplanten zentralen Verkehrsübungsplatzes geäußert (Berichterstattungen in den Erlanger Nachrichten vom 30.07.2015 und 16.11.2015).

Amt 40 hat in Zusammenarbeit mit Amt 412, EB 773, Herrn Weidner/Jugendverkehrsschule und Herrn Gebhard/Verkehrswacht eine Planung entwickelt, bei der in den zentralen Verkehrsübungsplatz verschiedene Freizeiteinrichtungen integriert werden, so dass ein multifunktionaler Platz entsteht.

Bei dieser Version fallen Einzäunung und Rolltor weg, dafür werden im Bereich des Wanderweges Holzbarrieren eingebaut.

Mit dieser Variante könnte sowohl dem Wunsch nach einem multifunktionalen Bolzplatz, als auch dem Anliegen der Polizei hinsichtlich eines modernen, zeitgemäßen Verkehrsübungsplatzes, auf dem eine erfolgreiche und effiziente Fahrradausbildung für die Schulkinder gewährleistet werden kann, Rechnung getragen werden.

Die Herstellungskosten für den Multifunktionsplatz betragen schätzungsweise **345.993 €** und liegen somit nur knapp über den geschätzten Kosten i. H. v. **330.000 €** für die Herstellung eines reinen Verkehrsübungsplatzes.

Zu beiden Varianten kommen noch einmalige Planungskosten i. H. v. **51.200 €** und Kosten für die Ausstattung (Bänke, Abfallbehälter) sowie jährliche Folgekosten für den Unterhalt der Grünflächen (**3.200 €**), den Unterhalt der befestigten Flächen, der Ausstattung und für Reinigung (**5.000 €**) und die Kosten für den Bustransfer (**4.225 €**) hinzu.

Eine Gesamtübersicht über die Kosten der drei verschiedenen Varianten befindet sich in der Anlage.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Es soll eine der folgenden drei Varianten realisiert werden:

**Variante 1:** Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes **ohne** Freizeiteinrichtungen  
(Gesamtkosten im ersten Jahr: **393.625 €**)

**Variante 2:** Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes **mit** Freizeiteinrichtungen  
(Gesamtkosten im ersten Jahr: **409.618 €**)

**Variante 3:** Beseitigung der Mängel auf den bestehenden Verkehrsübungsplätzen  
(Gesamtkosten im ersten Jahr: **82.000 €**)

### 4. Ressourcen (Planungsstand 2014 - 2016)

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten  
Var. 1: 330.000 € bei IPNr.:  
Var. 2: 345.993 €

Var. 3: 79.000 €

Planungskosten:	Var. 1+2: jeweils	bei IPNr.:
	51.200 €	
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten Grünfläche	Var. 1+2: jeweils	für den
	3.200 € p.a	Grünflächenunterhalt (Aufstockung des Betriebsführungszuschusses EB 77)
Folgekosten Unterhalt geschätzt	Var. 1+2: jeweils	befestigte Flächen, Ausstattung und Reinigung
	5.000 € p.a	
Folgekosten Unterhalt	Var. 3: 79.000 €	alle 5 Jahre
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Protokollvermerk:

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

#### Ergebnis/Beschluss:

1. ~~**Variante 1:** Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für die Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes **ohne** Freizeiteinrichtungen weiter zu konkretisieren und die notwendigen Mittel für den Haushalt 2017 anzumelden. **ALTERNATIV**~~
2. ~~**Variante 2:** Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für die Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes **mit** Freizeiteinrichtungen weiter zu konkretisieren und die notwendigen Mittel für den Haushalt 2017 anzumelden. **ALTERNATIV**~~
3. ~~**Variante 3:** Die Verwaltung wird beauftragt, die Mängel auf den bestehenden Verkehrsübungsplätzen zu beseitigen und die notwendigen Mittel für den Haushalt 2017 und anschließend wiederkehrend alle 5 Jahre anzumelden.~~
4. Der Fraktionsantrag Nr. 055/2015 ist bearbeitet.

#### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

## Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

### Protokollvermerk:

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

### Ergebnis/Beschluss:

5. ~~Variante 1:~~ Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für die Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes ~~ohne~~ Freizeiteinrichtungen weiter zu konkretisieren und die notwendigen Mittel für den Haushalt 2017 anzumelden. **ALTERNATIV**
6. **Variante 2:** Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für die Errichtung eines zentralen Verkehrsübungsplatzes **mit** Freizeiteinrichtungen weiter zu konkretisieren und die notwendigen Mittel für den Haushalt 2017 anzumelden. **ALTERNATIV**
7. ~~Variante 3:~~ Die Verwaltung wird beauftragt, die Mängel auf den bestehenden Verkehrsübungsplätzen zu beseitigen und die notwendigen Mittel für den Haushalt 2017 und anschließend wiederkehrend alle 5 Jahre anzumelden.
8. Der Fraktionsantrag Nr. 055/2015 ist bearbeitet.

### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

## TOP 7.5

40/076/2016

### Erstellung von Flyern mit den sicheren Schulwegen für die Grundschulen in Erlangen

An vielen Schulen besteht die Problematik, dass Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, durch rücksichtslose Anfahrt und Parkverhalten eine Sicherheitsgefährdung für die Schüler darstellen. Trotz vielfacher Hinweise, auch seitens der Polizei, kann nur sporadisch und kurzzeitig eine Besserung der Situation beobachtet werden.

Der ACE Auto Club Europa e.V. möchte mit seiner Aktion „Der Schulwegdoktor“ Unzulänglichkeiten beseitigen und Schulwege sicherer machen. Im Rahmen dieses Verkehrssicherheitsprojektes werden die Schulwege in Zusammenarbeit mit den Schulen, Eltern, Polizei und Schulbehörden einer genauen Prüfung unterzogen und nach Wegen gesucht, wie die Verkehrssicherheit an den Schulen erhöht werden kann. Die Eltern werden anhand von Flyern über die sicheren Schulwege für ihr Kind informiert und erhalten Hinweise zur Schulwegplanung und zum Schulwegtraining.

Das Schulverwaltungsamt konnte erreichen, dass der ACE für alle 15 Erlanger Grundschulen und optional für die Montessorischule und die Freie Waldorfschule kostenlos Flyer mit den sicheren Schulwegen erstellt. Hiermit kann im Hinblick auf die „autofreie Mobilität“ ein zusätzliches Signal an die Eltern gesetzt werden.

In Zusammenarbeit mit der Polizeiinspektion Erlangen, Amt 32-1, der Verkehrswacht Erlangen, den Schulen (Schulleitungen, Elternbeiräte) und der Sicherheitsbeauftragten für die Erlanger Grundschulen werden die vorhandenen Schulwegpläne aktuell überprüft, von Amt 612-2 anschließend digitalisiert und vom ACE in den gemeinsam erarbeiteten Flyer integriert.

Die ersten Flyer werden zur Schulanmeldung am 06.04.2016 an der Loschgeschule, der Grundschule Frauenaurach und an der Hermann-Hedenus-Grundschule durch den ACE verteilt. In der Anlage befindet sich der Flyer für die Loschgeschule als Muster.

Geplant ist zum Schuljahresbeginn 2016/2017 die Erstellung der Flyer für die Grundschule Tennenlohe, die Michael-Poeschke-Grundschule, die Friedrich-Rückert-Grundschule und die Grundschule in Dechsendorf. Die restlichen Schulen folgen im nächsten Jahr.

Die Flyeraktion findet sowohl bei den Schulleitungen, als auch bei den Elternbeiräten große Zustimmung und wird sehr positiv bewertet.

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung am 06.04.2016 fand ein Pressetermin statt.

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

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

### **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## **TOP 7.6**

611/115/2016

### **Geplante Errichtung eines Fachmarktzentrams "AischPark Center" in Höchststadt a. d. Aisch hier: Abschluss des Raumordnungsverfahrens und Einschätzung der Verwaltung**

#### **1. Vorhaben**

Das Vorhaben „Fachmarktzentrum AischPark Center“ liegt im nordöstlichen Stadtgebiet von Höchststadt a. d. Aisch im Landkreis Erlangen-Höchststadt (siehe Anlage 1).

Die Stadt Höchststadt a. d. Aisch befindet sich nord-westlich von Erlangen, gehört zur Planungsregion Nürnberg und wird gemäß Regionalplan als „Mögliches Mittelzentrum“ eingestuft. Im Landesentwicklungsprogramm 2013 (LEP) wurden die möglichen Mittelzentren und Mittelzentren des LEP 2006 in der Stufe der Mittelzentren zusammengeführt.

Die Firma „AischPark Center GmbH“ plant ein Fachmarktzentrum mit zahlreichen Sortimenten darunter Lebensmittel, Mode, Elektro und Garten. Die Lage der einzelnen Nutzungseinheiten zueinander ergibt einen Hofbereich, der den Parkplatz für die Gesamtmaßnahme aufnimmt.

In Summe ist eine Gesamtnutzfläche von 18.470 m<sup>2</sup> geplant.

#### **2. Verfahren**

Das geplante Vorhaben stellt gemäß Art. 24 Abs. 1 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) eine erheblich überörtlich raumbedeutsame Maßnahme dar, für die von der Regierung von Mittelfranken ein Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde.

Die Auslegung der Planunterlagen fand bei der Stadt Erlangen vom 26.10.2015 bis 23.11.2015 statt. Die Bekanntmachung erfolgte ortsüblich über „Die Amtlichen Seiten – Offizielles Mitteilungsblatt der Stadtverwaltung Erlangen“ vom 22. Oktober 2015. Zusätzlich waren die Unterlagen im Internet eingestellt. Äußerungen konnten bis spätestens eine Woche nach Beendigung der

Auslegungsfrist bei der Stadt Erlangen oder bei der Regierung von Mittelfranken abgegeben werden.

Die Stadt Erlangen reichte die am 01.12.2015 vom UVPA beschlossene Stellungnahme (Vorlagennummer 611/087/2015) ein. Das Projekt war aus Sicht der Stadt Erlangen aufgrund der Lage, der großen Verkaufsfläche und des großen Anteils an innenstadtrelevanten Sortimenten abzulehnen. Neben zahlreichen anderen Trägern öffentlicher Belange und Kommunen hat auch der Planungsverband Nürnberg in seiner Stellungnahme Bedenken bzw. Hinweise formuliert.

Mit Schreiben vom 30.03.2016 informierte die Regierung von Mittelfranken über den Abschluss des Raumordnungsverfahrens. Bei Beachtung einiger Maßgaben (u. a. Reduzierung der Verkaufsfläche auf 13.140 m<sup>2</sup>, Nachweis der Leistungsfähigkeit umliegender Verkehrsknotenpunkte, Anbindung an den ÖPNV) entspricht das geplante Fachmarktzentrum den Erfordernissen der Raumplanung.

Von der Stadt Höchststadt a. d. Aisch ist im nächsten Schritt die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungs- und Grünordnungsplanes vorgesehen. Die Größe und der Umfang des Einzelhandelsgroßprojektes bedingt die Ausweisung eines „Sonstigen Sondergebietes“ nach § 11 BauGB mit der Zweckbestimmung „Fachmarktzentrum“. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes soll der Flächennutzungs- und Landschaftsplan partiell geändert werden.

### 3. Einschätzung der Verwaltung

Die Verwaltung sieht das Projekt, trotz der Reduzierung der Verkaufsfläche, weiterhin kritisch. Die Auswirkungen auf den Erlanger Einzelhandel können von der Verwaltung nicht endgültig eingeschätzt werden. Aufgrund von fehlendem Zahlenmaterial geht die Stadt Erlangen davon aus, dass das Vorhaben erheblichen Einfluss auf den Erlanger Einzelhandel hat. Zudem ist von einem erheblichen Kaufkraftabfluss auszugehen sowie dass weitere Ansiedlung von Einzelhandel im Oberzentrum Erlangen deutlich erschwert wird (insbesondere in Dechsendorf) und damit die Nahversorgung in den Ortsteilen nicht mehr sichergestellt werden kann.

Die höhere Landesplanungsbehörde geht jedoch von keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen aus. Weitere Schritte gegen die landesplanerische Beurteilung sind nicht möglich.

Die Stadt Erlangen hat im Rahmen der Baurechtsschaffung der Stadt Höchststadt a. d. Aisch grundsätzlich folgende Möglichkeiten:

Planungsebene	Einflussmöglichkeit	Verfahrensstand
Landesplanung	Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren	Bereits erfolgt: UVPA: 1.12.2015
Regionaler Planungsverband	Beschluss über Stellungnahme	Zum Raumordnungsverfahren bereits erfolgt: 16.11.2015 Weitere Stellungnahmen zur Bauleitplanung noch offen
Flächennutzungsplan	Nachbargemeindliche Abstimmung gemäß § 2 BauGB	Beteiligung noch offen
Bebauungsplan	Nachbargemeindliche Abstimmung gemäß § 2 BauGB	Beteiligung noch offen

Angemerkt werden sollte, dass das geplante Fachmarktzentrum vermutlich erst durch eine neue Einstufung der Zentralen Orte sowie durch neue Regelungen für Einzelhandelsgroßprojekte im LEP 2013 genehmigungsfähig wurde. Das LEP ist bindend für alle öffentlichen Stellen und dient als Beurteilungsmaßstab für Raumordnungsverfahren und landesplanerische Stellungnahmen. Die Stadt Erlangen wies in ihrer Stellungnahme vom 10. Juni 2013 (Vorlagennummer 611/209/2013) zum Entwurf des LEP auf die Problematik der Neuregelungen hin.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.7**

**611/116/2016**

**Neuaufgabe Baulandkataster Gewerbe**

**Neuaufgabe Baulandkataster Gewerbe nach § 200 (3) BauGB**

Das Baulandkataster Gewerbe wurde zum 31.12.2015 fortgeschrieben anhand der Baubeginnsanzeigen, der Aufstellung von Bebauungsplänen und der Erschließungen im Jahr 2015.

Ein Exemplar hängt während der Sitzung im Ratssaal aus.

Es führt sofort oder in absehbarer Zeit bebaubare Flächen in Gewerbe-, Industrie-, Misch- oder Kerngebieten in einer Karte auf. Zusätzlich sind die Reserveflächen Gewerbe als Hinweis aufgenommen.

Das Kataster kann im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und auf den Internetseiten der Stadt Erlangen unter [www.erlangen.de/baulandkataster](http://www.erlangen.de/baulandkataster) eingesehen werden.

Im Kataster sind insgesamt 59 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 27,3 ha als Baulücken bzw. Baugrundstücke mit Potential erfasst.

Aufgrund von Widersprüchen können 13 Baulücken mit einer Fläche von insgesamt 13,6 ha nicht veröffentlicht werden. Dies sind 33 % der relevanten Flächen. Die Aussagekraft des Katasters wird dadurch geschmälert.

Im Vergleich zum Vorjahr werden ehemalige Baulücken an der Graf-Zeppelin-Straße, der Nägelsbachstraße/Güterhallenstraße und der Frauenweiherstraße mit einer Fläche von insgesamt 4,8 ha nicht mehr dargestellt, da hier im Jahr 2015 mit einer baulichen Entwicklung begonnen wurde.

Das Kataster enthält keine personenbezogenen Daten.

Eigentümer haben weiterhin die Möglichkeit, einer Veröffentlichung ihrer Grundstücke im Baulandkataster zu widersprechen. Eingehende Widersprüche werden bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt.

### **Verfügbarkeit von Baulücken**

Unter Berücksichtigung der widersprochenen Grundstücke stehen rund 70 % der Baulücken und Baugrundstücke mit Potentialen in Gewerbe-, Industrie-, Misch- oder Kerngebieten derzeit dem Markt nicht zur Verfügung (28,7 ha von 40,9 ha). Es handelt sich um Betriebserweiterungsflächen, Baugrundstücke, die landwirtschaftlich genutzt werden, und Flächen, die als Baustelleneinrichtung für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg-Ebensfeld und den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 73 aktuell blockiert sind.

Baulücken mit einer Fläche von insgesamt 12,2 ha werden als grundsätzlich verfügbar eingestuft. Darunter befinden sich auch Grundstücke von Eigentümern, die einer Veröffentlichung widersprochen haben. Nur wenige dieser Grundstücke werden derzeit auch aktiv angeboten.

Die grundsätzlich verfügbaren Flächen nehmen kontinuierlich ab. So ist gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 4,3 ha zu verzeichnen.

Von den grundsätzlich verfügbaren Grundstücken befinden sich 1,4 ha im städtischen Eigentum. Die städtischen Baulücken weisen durchgehend Lagenachteile auf, wie zum Beispiel eine eingeschränkte Bebaubarkeit.

### **Ausblick**

Die Nachfrage nach Baugrundstücken für Gewerbe in Erlangen übersteigt das vorhandene Angebot bei weitem. Die Situation hat bereits dazu geführt, dass Firmen aufgrund von fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten aus Erlangen abgewandert sind.

Die Aktivierung und Entwicklung von Baulücken ist daher ein wesentlicher Schlüssel, um Unternehmen und Arbeitsplätze im Stadtgebiet anzusiedeln und zu erhalten.

Vor diesem Hintergrund stehen auch die Vorbereitenden Untersuchungen im Gewerbegebiet Tennenlohe. Hier prüft die Stadtverwaltung, ob mit dem Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme vorhandene Baulücken im Gewerbegebiet mobilisiert werden können.

Für die nächste Fortschreibung zeichnen sich bereits Veränderungen ab. So werden einzelne Baulücken aktiv auf dem Markt angeboten. Mit einer baulichen Entwicklung weiterer Baulücken ist somit zeitnah zu rechnen.

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

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

### **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

#### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## TOP 7.8

611/118/2016

### Neuaufgabe Baulandkataster Wohnen

#### Neuaufgabe Baulandkataster Wohnen (31.12.2015)

Das Baulandkataster Wohnen wurde zum 31.12.2015 fortgeschrieben anhand der Baubeginnsanzeigen, der Aufstellung von Bebauungsplänen und der Erschließungen im Jahr 2015.

Ein Exemplar hängt während der Sitzung im Ratssaal aus.

Es führt sofort oder in absehbarer Zeit bebaubare Flächen in einer Karte auf. Zusätzlich sind die Reserveflächen Wohnen als Hinweis aufgenommen.

Das Kataster kann im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und auf den Internetseiten der Stadt Erlangen unter [www.erlangen.de/baulandkataster](http://www.erlangen.de/baulandkataster) eingesehen werden.

Das Kataster zeigt ca. 510 Baulücken und Baugrundstücke mit Potential bzgl. Art und Maß der baulichen Nutzung, auf denen mindestens 1.230 Wohneinheiten (davon 800 Einfamilienhäuser) errichtet werden können.

Im Vergleich zum Vorjahr werden 25 ehemalige Baulücken nicht mehr aufgeführt - zum Beispiel am Maria-Lass-Weg in Frauenaarach, in der Gustav-Hauser-Straße am Burgberg und in der Konrad-Wegner-Straße in Eltersdorf – nachdem dort mit dem Bau begonnen wurde.

Im Zuge der Neuaufgabe gingen keine weiteren Widersprüche ein. Insgesamt liegen Widersprüche zu 37 Baulücken vor, auf denen mindestens 78 weitere Wohneinheiten errichtet werden könnten. Die Grundstücke verteilen sich auf das ganze Stadtgebiet.

Das Kataster enthält keine personenbezogenen Daten.

Eigentümer haben weiterhin die Möglichkeit, einer Veröffentlichung ihrer Grundstücke im Baulandkataster zu widersprechen. Eingehende Widersprüche werden bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt.

#### Ausblick

Die Nachfrage nach Wohnungen und Wohnbaugrundstücken in Erlangen übersteigt das vorhandene Angebot bei weitem. Die Aktivierung und Entwicklung von Baulücken ist ein wesentlicher Schlüssel, um das Angebot an Wohnungen in Erlangen zu erhöhen.

Bei einer Schließung aller Baulücken (mit Widersprüchen) könnten über 3.200 weitere Einwohner ein Zuhause in Erlangen finden.

Für die nächste Fortschreibung zeichnen sich bereits Veränderungen ab. So wird im Jahr 2016 mit dem Bau von rund 65 Einfamilienhäusern im Baugebiet 411 in der Entwicklungsmaßnahme „Erlangen-West II“ im Baugebiet 411 begonnen.

Es ist davon auszugehen, dass der Großteil der Baulücken jedoch erst mittel- bis langfristig einer Bebauung zugeführt wird.

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.



**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.9**

**VI/066/2016**

**Bearbeitungsstand Fraktionsanträge**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP**

**Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:**

**TOP 8**

**31/105/2016**

**Vergabe von Mitteln zur Förderung der Umweltbildung**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Intensivierung der Umweltbildung

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Förderung von Initiativen und Projekten

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## **Vergabe von Mitteln zur Förderung der Umweltbildung**

### **Verwendungszweck**

Zweck der Zuwendungen ist die Förderung der Umweltbildung in Erlangen.

Gefördert werden Projekte und kontinuierliche Vorhaben, die sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung orientieren, der Entwicklung von Umweltbewusstsein dienen und geeignet sind, das Engagement unterschiedlicher Zielgruppen für eine umweltgerechte Entwicklung zu verbessern sowie Impulse für eine zukunftsorientierte Umweltbildung zu geben.

### **Antragsberechtigte**

Zuschüsse für Zwecke der Umweltbildung können an gemeinnützige Initiativen, Vereine, Verbände und Institutionen vergeben werden. Eine Förderung bezieht sich ausschließlich auf die genannten Projekte bzw. das aktuelle Kalenderjahr. Ansprüche auf künftige Förderung bestehen nicht.

### **Rahmenbedingungen**

Es gelten die allgemeinen Richtlinien über die Bewilligung und Verwendung freiwilliger Zuschüsse der Stadt Erlangen an Dritte in der Fassung vom 01. April 2015.

Besonders beachtet werden sollten folgende Punkte:

Zuschüsse können nur gewährt werden, wenn das Vorhaben ohne die Bezuschussung nicht oder nicht im angemessenen Umfang durchgeführt werden könnte.

Über die Verwendung der Zuschüsse ist ein vollständiger Nachweis zu führen.

### **Antragstellung**

Ein Antrag ist zu stellen beim Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Schuhstraße 40, 91052 Erlangen, z.Hd. Herrn Meinardus

([ruediger.meinardus@stadt.erlangen.de](mailto:ruediger.meinardus@stadt.erlangen.de)).

Der Antrag sollte enthalten:

- eine Beschreibung des Vorhabens,
- einen Zeitplan,
- eine Kostenaufstellung,
- die Kontaktdaten einer verantwortlichen Person und
- eine Kontoverbindung.

Hilfreich ist die Verwendung des bereitgestellten Formblattes.

Anträge sollten bis 31. März gestellt werden. Abweichend davon gilt im Jahr 2016 der 30. Juni als Stichtag.

### **Kriterien**

Die zu fördernden Vorhaben sollten mehrere der folgenden Kriterien erfüllen:

- Vermittlung ökologischer Inhalte,

- Wirkung auf das Umweltbewusstsein,
- Nachhaltigkeit des Vorhabens,
- Anschaulichkeit,
- Zukunftsorientierung,
- Handlungsorientierung,
- Vorbildcharakter.

Weitere für die Förderung relevante Kriterien sind:

- Gesamtkonzept des Vorhabens,
- Zielgruppe,
- Resonanz (soweit absehbar).

### Vergabe

Die Vergabe erfolgt nach dem Vorbild der Kulturförderung: Unter Berücksichtigung des Gesamtvolumens der Fördermittel und der eingegangenen Anträge werden die Mittel vom Amt für Umweltschutz und Energiefragen nach fachlicher Gewichtung zugewiesen. Dies erfolgt im Einvernehmen mit dem Umweltreferat.

Ist das Fördervolumen erschöpft, ist keine Bezuschussung mehr möglich.

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

20.000 Euro

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 31 00 90 / KTr 56 11 00 31 / Sk 53 01 01
- sind nicht vorhanden

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

### Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter bittet die an die Jugendfarm zweckgebundenen 6.000,00 Euro aus dem Stadtratsbeschluss in die Vorlage aufzunehmen. Die Verwaltung sagt dies zu.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der vorgeschlagen Vorgehensweise bei der Vergabe von Mitteln zur Förderung der Umweltbildung wird zugestimmt.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Dr. Richter bittet die an die Jugendfarm zweckgebundenen 6.000,00 Euro aus dem Stadtratsbeschluss in die Vorlage aufzunehmen. Die Verwaltung sagt dies zu

**Ergebnis/Beschluss:**

Der vorgeschlagen Vorgehensweise bei der Vergabe von Mitteln zur Förderung der Umweltbildung wird zugestimmt.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 7 gegen 0

**TOP 9**

**32-1/038/2016/1**

**Einführung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung im Straßenzug Friedrich- und Luitpoldstraße;  
Ausweisen des Bereichs südlich Henkestraße bis zur Werner-von-Siemens-Straße als Tempo 30-Zone;  
Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 222/2015**

**Einführung Rechts-vor-Links-Regelung**

**Rechtsslage**

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

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

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

### **Gegenwärtige Situation**

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

- Kreuzung Friedrichstraße/Kammererstraße/Neustädter Kirchenplatz  
Kammererstraße/Neustädter Kirchenplatz als gemeinsamer Geh- und Radweg  
vorfahrtsrechtlich untergeordnet (Regelung § 10 StVO)
- Kreuzung Friedrichstraße/Rückertstraße/Weiße Herzstraße  
Rückerstraße untergeordnet wegen verkehrsberuhigten Bereich; Weiße Herzstraße  
untergeordnet weil Verlassen Fußgängerzone (Regelung § 10 StVO)
- Kreuzung Friedrichstraße/Schuhstraße  
Schuhstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per  
Beschilderung)
- Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße  
Signaltechnisch geregelt; bei Ausfall LSA ist Fahrstraße per Beschilderung (Stoppzeichen)  
untergeordnet
- Kreuzung Friedrichstraße/Holzgartenstraße/Bohlenplatz  
Holzgartenstraße untergeordnet wegen verkehrsberuhigten Bereichs; Bohlenplatz  
untergeordnet wegen Verlassen des gemeinsamen Geh- und Radwegs (Regelung § 10  
StVO)
- Einmündung Friedrichstraße/Raumerstraße  
Raumerstraße per Beschilderung (Stoppzeichen) untergeordnet (Regelung per  
Beschilderung)
- Kreuzung Bohlenplatz/Waldstraße/Östliche Stadtmauerstraße  
Waldstraße und Östliche Stadtmauerstraße per Beschilderung (Stoppzeichen)  
untergeordnet (Regelung per Beschilderung)
- Einmündung Luitpoldstraße/Ohmstraße  
Ohmstraße Einbahnstraße Richtung Norden mit gegenläufigen Radverkehr;  
Vorfahrtsregelung für Radfahrer aus Ohmstraße Rechts-vor-Links (Regelung nach § 8  
StVO)
- Kreuzung Luitpoldstraße/Stubenlohstraße/Bismarckstraße  
Rechts-vor-Links-Regelung (Regelung nach § 8 StVO)
- Einmündung Luitpoldstraße/"kleine" Werner-von-Siemens-Straße  
"kleine" Werner-von-Siemens-Straße per Beschilderung (Vorfahrt gewähren!)  
untergeordnet (Regelung per Beschilderung)

### **Anhörverfahren**

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

Die Polizei weist darauf hin, dass in Tempo 30-Zonen grundsätzlich Rechts-vor-Links gelten sollte.

Um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten müssen jedoch auch die Umstände des Einzelfalls, d. h. der jeweiligen Kreuzungsbereiche und Straßenabschnitte gewürdigt werden.

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

Aktuell ist die Friedrichstraße gegenüber der **Waldstraße / Östlichen Stadtmauerstraße** mittels dortiger Stoppschilder (VZ 206) bevorrechtigt. Trotz dieser Regelungslage befand sich diese Kreuzung in den Jahren 2007, 2012 und 2013 unter den hiesigen Unfallhäufungsstellen (UHS).

Eine weitere UHS im tangierten Bereich stellte im Jahr 2011 die Kreuzung **Friedrichstraße / Fahrstraße** dar. Bei allen vier Unfällen des relevanten Typs 3 (Einbiegen-/ Kreuzenunfall) war die LZA wegen einer damaligen Baustelle außer Betrieb. Zu diesen Zeitpunkten hätten die Verkehrsteilnehmer die vorhandenen Vorfahrtszeichen zu beachten gehabt. Auch dies kann als Hinweis dafür gewertet werden, dass eine reine Regelung mittels Schildern oder gar rechts-vor-links an dieser Örtlichkeit womöglich nicht ausreicht.

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

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

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

Buslinienverkehr ist in der Friedrichstraße nicht vorhanden, vielmehr jedoch in den die Friedrichstraße kreuzenden Achsen Schuh- und Fahrstraße. Der Knotenpunkt Friedrichstraße/Fahrstraße ist signalisiert, so dass Busse der Linien 284, 294 und 285 bevorrechtigt werden können. Am Knotenpunkt Friedrichstraße/Schuhstraße sind die Busse aus der Schuhstraße per Verkehrszeichen "Halt. Vorfahrt gewähren." (VZ 206 StVO) untergeordnet. Ein Aspekt, der dem Ansinnen der Förderung und konsequenten Bevorrechtigung des ÖPNV in Erlangen deutlich widerspricht. Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung an letztgenanntem Knotenpunkt würden die Busse gegenüber dem Kfz.-Verkehr in der Friedrichstraße bevorrechtigt.

Die Abteilung Verkehrsplanung weist darauf hin, dass es sich beim Straßenzug Friedrichstraße aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage des ansässigen Einzelhandels sowie der dichten Wohnbebauung um einen vom Rad- und Fußverkehr stark frequentierten Bereich mit hohem Querungsbedarf der Straße handelt. Mit Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung sind eine Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kfz.-Verkehr und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

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

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

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

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

### **Resümee**

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

### **Erweiterung Tempo 30-Zone**

In der Sitzung des UVPA am 15.3.2016 wurde die vorbereitete Beschlussvorlage als Einbringung behandelt und diskutiert. Im Zuge der Diskussion konkretisierte die Antragstellerin den Bereich zur Erweiterung der Tempo 30-Zone. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch der Bereich Nürnberger Straße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Sedanstraße gemeint sei. Nach Auffassung der Verwaltung sollte im Zuge dieser Erweiterung auch die Bauhof- sowie Sedanstraße einbezogen werden.

### **Rechtslage**

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

dann gelten, wenn die kreuzenden Straßen einen annähernd gleichen Querschnitt und annähernd gleiche, geringe Verkehrsbedeutung haben.

### **Gegenwärtige Situation**

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

### **Einschätzung der Polizei sowie der städtischen Fachdienststellen**

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

Die Abteilung Verkehrsplanung teilt die Auffassung des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes, dass vor Einführung einer Tempo 30-Zone bauliche Anpassungsmaßnahmen an den o. g. Kreuzungen, Einmündungen und Streckenabschnitten notwendig sind (u. a. Anpassung der Straßenquerschnitte, Umbaumaßnahmen in der Schuh- und Sieboldstraße). Die Abteilung Verkehrsplanung weist darauf hin, dass die Anpassung der Straßenquerschnitte in Form von punktuellen baulichen Einengungen und vergleichbaren Maßnahmen erfolgen könnte. Entsprechend eines verkehrlichen Konzeptes im Rahmen der Neuplanung der Mozartstraße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Sieboldstraße hat die Verwaltung dem UVPA bereits ein Konzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung in beschriebenem Bereich vorgelegt. Dieses beinhaltet die Herausnahme des Busverkehrs sowie eine Straßenplanung, die auf einer Tempo 30-Zone basiert (vgl. Vorlage 613/147/2013).

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

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

### **Resümee**

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

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

Mit Erweiterung der Tempo 30-Zone würden zudem die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um die Einbahnstraßen Walter-Flex-Straße sowie Bauhofstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben zu können.



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

### **Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt die einzelnen Knotenpunkte im Verlauf der Friedrich- und Luitpoldstraße zwischen Haupt- und Gebbertstraße genauer zu untersuchen und dem Ausschuss ein Konzept für eine verkehrssichere Vorfahrtsregelung vorzulegen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt mit baulichen Anpassungsmaßnahmen die Querschnitte der Hofmannstraße/Walter-Flex-Straße, Hofmannstraße/Schuhstraße anzugleichen sowie durch Umbaumaßnahmen (Schrägparken o. ä.) in der Schuh- und Sieboldstraße eine Reduzierung der Verkehrsbedeutung dieser Straßen zu erreichen. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist der Bereich südlich Henkestraße bis Werner-von-Siemens-Straße einschließlich Nürnberger Straße sowie Bauhof- und Sedanstraße als Tempo 30-Zone auszuweisen.
3. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 222/2015 vom 12.11.2015 ist bezüglich der beantragten Erweiterung der Tempo 30-Zone bearbeitet.

### **Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 9 gegen 5

## **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

### **Ergebnis/Beschluss:**

4. Die Verwaltung wird beauftragt die einzelnen Knotenpunkte im Verlauf der Friedrich- und Luitpoldstraße zwischen Haupt- und Gebbertstraße genauer zu untersuchen und dem Ausschuss ein Konzept für eine verkehrssichere Vorfahrtsregelung vorzulegen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt mit baulichen Anpassungsmaßnahmen die Querschnitte der Hofmannstraße/Walter-Flex-Straße, Hofmannstraße/Schuhstraße anzugleichen sowie durch Umbaumaßnahmen (Schrägparken o. ä.) in der Schuh- und Sieboldstraße eine Reduzierung der Verkehrsbedeutung dieser Straßen zu erreichen. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist der Bereich südlich Henkestraße bis Werner-von-Siemens-Straße einschließlich Nürnberger Straße sowie Bauhof- und Sedanstraße als Tempo 30-Zone auszuweisen.
6. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 222/2015 vom 12.11.2015 ist bezüglich der beantragten Erweiterung der Tempo 30-Zone bearbeitet.

### **Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 6 gegen 1

**TOP 10**

**32-1/041/2016**

**Aufhebung des Beschlusses vom 1.12.2015 bzgl. Beschränkung der Geschwindigkeit in der Naturbadstraße auf durchgehend 30 km/h**

Im Zuge der Bearbeitung des Fraktionsantrags 132/2015 (Anlage 1) bzgl. mehr Sicherheit für Dechsendorfer Schulkinder und weitere Passanten durch Tempo 30 km/h oder Fußgängerüberweg in der Naturbadstraße hat die Verwaltung die rechtliche Situation ausführlich dargestellt und darauf hingewiesen, dass das Ausweisen von durchgehend Tempo 30 km/h in der Naturbadstraße rechtlich unzulässig ist (Anlage 2). Entgegen dem Verwaltungsvorschlag wurde jedoch einstimmig beschlossen, die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Naturbadstraße auf durchgehend Tempo 30 km/h zu ändern. Mit Verkehrsanordnung vom 16.12.2015 wurde die Aufstellung der Beschilderung verfügt. Der Vollzug der Anordnung erfolgte am 23.2.2016.

Am 9.3.2016 wurde die Stadt Erlangen von der Regierung von Mittelfranken über die Eingabe eines Dechsendorfer Bürgers gegen die ausgewiesene Geschwindigkeitsbeschränkung informiert und um Stellungnahme sowie Übersendung der verkehrsrechtlichen Anordnung gebeten.

Mit Schreiben vom 24.3.2016 (Anlage 3) teilt die Regierung von Mittelfranken mit, dass der Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung eine staatliche Aufgabe sei und zum übertragenen Wirkungskreis der Gemeinden gehöre. Der Erlass straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO obliege jedenfalls in größeren Gemeinden gemäß Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) dem Oberbürgermeister bzw. Bürgermeister als Geschäft der laufenden Verwaltung. Da der Gemeinderat und seine Ausschüsse innerhalb des Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO keine Entscheidungsbefugnis haben, könne das durch die StVO eröffnete Ermessen nur durch den Bürgermeister bzw. durch die als seine Vertreter oder im Auftrag handelnden Amtsträger der Stadtverwaltung ausgeübt werden (Bauer/Böhle/Samper, Bayerische Kommunalgesetze, RdNr. 2 zu Art. 37 GO).

Nachdem die rechtlichen Voraussetzungen für eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nicht vorliegen, stellt die Regierung von Mittelfranken der Stadt Erlangen anheim, die rechtswidrige Anordnung selbst aufzuheben und den Abbau der Beschilderung zu bestätigen.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Beschluss des UVPA vom 1.12.2015 bzgl. Beschränkung der Geschwindigkeit in der Naturbadstraße auf durchgehend 30 km/h wird aufgehoben.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Beschluss des UVPA vom 1.12.2015 bzgl. Beschränkung der Geschwindigkeit in der Naturbadstraße auf durchgehend 30 km/h wird aufgehoben.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 7 gegen 0

**TOP 11**

**611/099/2016/1**

## **Erhalt und Weiterentwicklung des Burgbergs**

### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

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

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

### **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

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

mehr als 45°) bei den Gebäuden eingeräumt werden. Zur Sicherung der Gestaltungsqualität kann der Baukunstbeirat herangezogen werden.

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

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Protokollvermerk:

Die Verwaltung zieht diesen Tagesordnungspunkt zurück. Hierüber besteht Einvernehmen.

#### Ergebnis/Beschluss:

abgesetzt

## **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung zieht diesen Tagesordnungspunkt zurück. Hierüber besteht Einvernehmen.

### **Ergebnis/Beschluss:**

abgesetzt

**TOP 12**

**611/113/2016**

**Bebauungsplan Nr. 435 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 1 - mit integriertem Grünordnungsplan  
hier: Billigungsbeschluss**

### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

#### **a) Anlass und Ziel der Planung**

Das Unternehmen Siemens plant, auf dem Gelände seines bisherigen Standorts südlich der Paul-Gossen-Straße in den kommenden zwei Jahrzehnten ein zukunftsweisendes Campusquartier zu entwickeln. Dementsprechend soll das heutige Siemens-Areal durch ein qualitätsvolles Konzept, welches u.a. hinsichtlich Nutzung, Gestaltung, Verkehr und Natur / Landschaft den o.g. Anforderungen gerecht wird, städtebaulich neu geordnet werden. Hierzu hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein Planerauswahlverfahren mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil durch die Vorhabenträgerin Siemens Real Estate GmbH & Co OHG stattgefunden, dessen 1. Preis die Grundlage für die weitere Planung bilden soll. Die Entwicklung des Plangebiets wird unter Berücksichtigung eines übergeordneten Masterplans in Schritten erfolgen, d.h. dass sieben räumlich definierte Module nacheinander entwickelt werden.

Der Bebauungsplan Nr. 435 – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan bildet den 1. Bauabschnitt des Masterplans. Mit diesem Bebauungsplan sollen die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben geschaffen werden.

#### **b) Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flst.-Nrn. 481/9, 482, 563/4, 563/8, 565/2, 567/2, 567/3 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 485/5, 544/1, 546, 549, 550/3, 561/4, 563, 563/3, 563/7, 564, 565 und 566/2 der Gemarkung Bruck sowie die Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/124, 1949/126, 1949/306 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 996/10, 1949, 1949/95, 1949/127, 1949/129 und 1949/307 der Gemarkung Erlangen und weist eine Fläche von ca. 10,8 ha auf.

Der räumliche Geltungsbereich ist in Anlage 1 dargestellt.

Der dem Aufstellungsbeschluss zugrunde gelegte Geltungsbereich wurde um Flächen mit einer Größe von insgesamt ca. 1,0 ha erweitert. Diese Flächen beinhalten die öffentlichen Straßenflächen, die im Rahmen der weiteren Planung modifiziert wurden. Wesentlich ist hierbei vor allem der südliche Teilabschnitt der Günther-Scharowsky-Straße bis zur Kreuzung Henri-Dunant-Straße / Felix-Klein-Straße, der u.a. aufgrund der für das großräumige Radwegenetz notwendigen Zweirichtungsradwege auf beiden Seiten der Günther-Scharowsky-Straße mit in den Bebauungsplanumgriff aufgenommen wurde.

### **c) Planungsrechtliche Grundlage**

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Gewerbliche Baufläche dargestellt. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Für die verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die Paul-Gossen-Straße, Günther-Scharowsky-Straße und Cumianastraße werden die Bebauungspläne Nr. 170, Nr. 251, Nr. 274 und der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 363 in Teilbereichen geändert.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 435 der Stadt Erlangen – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

### **a) Verfahren**

#### Planerauswahlverfahren mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil

Der städtebauliche Entwurf des Bebauungsplans beruht auf dem Ergebnis des Planerauswahlverfahrens mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil sowie dem daraus entwickelten Masterplan.

#### Aufstellung

Der Erlanger Stadtrat hat am 20.05.2015 beschlossen, für das Gebiet zwischen Paul-Gossen-Straße, Günther-Scharowsky-Straße, Südgrenze der Grundstücke Flst.-Nrn. 481, 481/7, 481/10 - Gemarkung Bruck - und des Grundstücks Flst.-Nr. 1949/264 - Gemarkung Erlangen - sowie der Bahnlinie Nürnberg - Bamberg den Bebauungsplan Nr. 435 – Siemens Campus Modul 1 – nach den Vorschriften des BauGB aufzustellen.

#### Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB hat in der Form stattgefunden, dass vom 04.09.2015 bis einschließlich 09.10.2015 Möglichkeit zur Einsicht und Stellungnahme gegeben wurde. Es haben etwa **10** Personen die Informationsmöglichkeit wahrgenommen.

Am 29.09.2015 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an der etwa **100** Personen teilnahmen.

Die vorgebrachten Äußerungen bezogen sich überwiegend auf folgende Punkte:

#### - Verkehr

Im Planungsgebiet würden sehr viele Kfz-Stellplätze geplant. Es wird angeregt ein Mobilitätsmanagement vorzusehen. Dies wäre für eine spürbare Reduktion des motorisierten Individualverkehrs insbesondere im Umland wünschenswert. Zudem wird gefordert, eine Buslinie einzuplanen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die für die Nutzungen im Geltungsbereich bauordnungsrechtlich notwendigen Kfz-Stellplätze werden unter Berücksichtigung der Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen im Bebauungsplan abschließend geregelt. Wesentlich ist hierbei, dass aufgrund des im

Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzkonzepts zusätzliche Kfz-Stellplätze nicht vorgesehen sind; sie sind städtebaulich weder erwünscht noch erforderlich, insbesondere aufgrund der Nähe des S-Bahnhaltepunkts Paul-Gossen-Straße. Weiterhin werden neue Bushaltestellen im Bereich des Siemens Campus vorgesehen.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Erlangen das Thema Mobilitätsmanagement jüngst im Rahmen der 10. Sitzung des VEP-Forums am 06.04.2016 u.a. mit den wichtigsten Arbeitgebern in Erlangen diskutiert.

- Naturschutz und Grünordnung

Es wird angeregt naturnahe Bereiche zu schaffen und auf den Flachdächern Solaranlagen und Begrünung zu kombinieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es wurde ein Freiflächengestaltungsplan erstellt, der eine campusartige Entwicklung der nicht bebauten Flächen vorsieht. So sind großzügige Grünachsen und Freiflächen, die u.a. durch extensive Magerwiesen geprägt werden, vorgesehen. Einerseits wird eine größere Anzahl an älteren Bäumen und Gehölzgruppen erhalten bleiben, andererseits werden zahlreiche neue Bäume und Gehölze vorrangig standortheimischer Arten gepflanzt.

Anlagen zur Nutzung der Solarenergie sind ohne Flächenbegrenzung auf Dachflächen zulässig. Außerdem wird eine Mindestbegrünung der Dachflächen festgesetzt.

- Nutzung

Es wird befürchtet, dass durch den Wegfall der Zäune die heutigen Nuklearforschungsarbeiten in den neuen Gebäuden und dem benachbarten Bestand zukünftig nicht mehr zulässig seien.

Stellungnahme der Verwaltung:

Dieser Sachverhalt wurde mit den zuständigen Behörden abgestimmt, die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung diesbezüglich Stellungnahmen abgegeben haben. Aus denen ergibt sich, dass kein Konflikt zwischen den geplanten baulichen Änderungen entsprechend den beiden in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nrn. 435 und 436 und dem genehmigten Umgang mit radioaktiven Stoffen entsteht. Demnach werden alle Grenzwerte auch in Zukunft sicher eingehalten. Es ergeben sich auch für den Betreiber keine Einschränkungen im Rahmen des genehmigten Umgangs mit radioaktiven Stoffen.

- Bebauung

Es wird angeregt, die Parkhäuser im Modul 1, die im Süden der Neubebauung angeordnet sind und diese verschatten, an anderer Stelle unterzubringen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Der städtebauliche Entwurf des Bebauungsplans beruht auf dem Ergebnis des Planerauswahlverfahrens mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil sowie dem daraus entwickelten Masterplan. Durch die Situierung der Parkhäuser im südlichen Bereich des Plangebiets konnte eine attraktive Grünachse mit direkter Anbindung am S-Bahnhaltepunkt Paul-Gossen-Straße geschaffen werden. Da die Parkhäuser nur wenig höher sein werden als die Bürogebäude und von diesen durch eine 18 m breite Straße getrennt sind, ist die Verschattung vergleichsweise gering.

Weitere Fragen von Bürgern bezogen sich auf die Änderungen der Verkehrsbelastungen in der Felix-Klein-Straße, die Stadt-Umland-Bahn, die Fußgängerquerung der Günther-Scharowsky-Straße, die öffentlichen und privaten Fahrradstellplätze, die Förderung der Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten, die Führung des Lieferverkehrs auf dem Siemens Campus sowie auf das Energiekonzept der neuen Bürogebäude.

Zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 435 haben 6 Bürgerinnen und Bürger schriftlich Stellungnahmen abgegeben. Es werden überwiegend Anregungen zur Standortwahl von Fahrradstellplätzen, Führung des Fußgänger- und Radverkehrs, nachhaltigen Nutzung des Siemens Campus u.a. durch Dachbegrünungen, ressourcenschonendes Bauen, naturnahe Gestaltung und zur Speicherung von Regenwasser gemacht. Weiterhin wurde ein Einwand gegen die Planung hinsichtlich des Radverkehrs erhoben. Die Stellungnahmen wurden inhaltlich geprüft und sind teilweise in die Planung eingeflossen. Den Bürgern wurde schriftlich mitgeteilt, dass zu diesen Thematiken in der zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung, nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs, eine Abwägung stattfinden kann.

#### Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB hat in der Zeit vom 04.09.2015 bis einschließlich 09.10.2015 stattgefunden. Die vorgebrachten Stellungnahmen wurden geprüft und haben teilweise zu Änderungen der Planung geführt. Die Einzelheiten können der tabellarischen Übersicht in der Anlage 2 entnommen werden.

### **b) Städtebauliche Ziele**

#### Nutzungskonzept

Die übergeordneten städtebaulichen Ziele wurden bereits in der Ausschreibung zum Planerauswahlverfahren definiert. In einem urbanen Umfeld soll eine moderne Arbeitsumgebung mit Büro-, Forschungs- und Laborarbeitsplätzen entstehen. Dazu soll ein Großteil des alten Immobilienbestands schrittweise durch moderne Gebäudestrukturen ersetzt und die notwendige infrastrukturelle Anbindung geschaffen werden. Weiterhin sind u.a. attraktive Grün- und Freibereiche, Nahversorgungseinrichtungen, Gastgewerbe und ein neues Wohnquartier geplant, die ein vielfältiges Lebensumfeld bzw. eine urbane Nutzungsmischung von „Arbeiten – Forschen – Wohnen“ an diesem Standort gewährleisten. Insgesamt soll das neue Quartier, im Unterschied zum bisher abgeschlossenen Siemens-Betriebsgelände, öffentlich zugänglich und durchlässig sein.

Im Bereich des Modul 1 sollen verschiedene große Bürogebäude entstehen. Parkhäuser werden im südlichen Teil des Gebiets angeordnet. Der Vorplatz an der S-Bahn Station Paul-Gossen-Straße mit dem vorgesehenen öffentlichen Fahrradparkhaus (Bike+Ride) im Westen des Baugebiets stellt einen prägnanten Campuszugang dar. Hieran wird die zentrale Grünachse des Siemens Campus, die sich vom S-Bahn-Haltepunkt im Westen ausgehend bis hin zum Landschaftsraum Brucker Lache im Osten zieht und in der die Haupteinschließung für Fußgänger und Radfahrer liegt, angebunden. Im Erdgeschoss der neuen Bürogebäude entlang der Grünachse, ihrer Anbindung im Nordwesten an die Paul-Gossen-Straße und an der Günther-Scharowsky-Straße ist in Übereinstimmung mit dem städtebaulichen Einzelhandelskonzept (SEHK) der Stadt Erlangen vom 31.03.2011 auch kleinflächiger Einzelhandel in Form von Läden, durch den dezentrale Angebote zur Nahversorgung geschaffen werden können, ausnahmsweise zulässig.

#### Erschließung

Die äußere Erschließung des Quartiers für den Motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Paul-Gossen-Straße, Günther-Scharowsky-Straße und Cumianastraße. Die Günther-



Scharowsky-Straße und die Paul-Gossen-Straße werden zur Abwicklung des entstehenden Verkehrs ertüchtigt. Der ruhende Verkehr wird in Parkhäusern an der Südgrenze des Planungsgebiets als Übergang zu den angrenzenden Gewerbegebieten angeordnet, wodurch die Grünachse weitgehend autofrei gehalten und der motorisierte Verkehr zwischen den Gewerbebauten auf ein Minimum begrenzt werden kann. Die Erschließungsstraße für die Parkhäuser wird an die Günther-Scharowsky-Straße und die Cumianastraße angebunden.

Die Anbindung an den ÖPNV ist durch die S-Bahnhaltepunkte Paul-Gossen-Straße und Bruck sowie durch neue Bushaltestellen gegeben. Die Hapterschließung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt über die zentrale Grünachse, die im Westen an den S-Bahnhaltepunkt Paul-Gossen-Straße anbindet, im Osten kann die Günther-Scharowsky-Straße höhengleich und damit barrierefrei gequert werden. Die Wege innerhalb des Geltungsbereichs knüpfen an das vorhandene Fuß- und Radwegenetz im Umfeld an. Durch Geh- und Radfahrrechte ist die Nutzung des Siemens Campus für die Öffentlichkeit gewährleistet.

### Schallimmissionsschutz

Durch die Festsetzung von Schallimmissionskontingenten werden die zulässigen Gewerbegeräusche vom Plangebiet in den Zeiträumen tags und nachts so begrenzt, dass auch im Rahmen einer Summenbetrachtung mit weiteren Gewerbeflächen im Umfeld eine Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen sichergestellt ist.

Das Quartier wird zum Teil einer hohen Belastung durch Verkehrsgeräuschimmissionen der umliegenden Straßen- und Schienenwege ausgesetzt. An den lärmzugewandten Fassadenseiten von den geplanten Bürogebäuden im Plangebiet sind daher passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die entsprechend festgesetzt sind. Der Bebauungsplan sichert so gesunde Arbeitsverhältnisse.

Weiterhin besteht Anspruch auf Lärmvorsorge gem. der 16. BImSchV an den Südfassaden der Koldestraße 33 und Paul-Gossen-Straße 77, für die nach erfolgter Prüfung ausschließlich passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden können.

Wesentlich ist zudem, dass für die Paul-Gossen-Straße zwischen der Südkreuzung und dem S-Bahn-Haltepunkt Paul-Gossen-Straße eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrrichtungen von derzeit 60 km/h auf 50 km/h als Bestandteil des Schallimmissionsschutzkonzepts erforderlich ist, da man hierdurch den durch das Projekt Siemens Campus Erlangen zu erwartenden Anstieg der Verkehrsgeräusche mehr als kompensieren kann. Im Weiteren ist diese Maßnahme auch für den Bereich westlich des S-Bahn-Haltepunkts Paul-Gossen-Straße bis zur Einmündung in die Bayernstraße vorgesehen.

### Natur und Landschaft

Für das Baugebiet wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt. Demnach sind durch das Vorhaben Zwergfledermäuse und verschiedene Vogelarten betroffen. Die in dem Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen und Maßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustandes sind entsprechend umzusetzen. Die vorgesehene campusartige Entwicklung der nicht bebauten Flächen wird durch entsprechende grünordnerische Festsetzungen und über einen Freiflächengestaltungsplan gesichert. So sind umfangreiche zu begrünende Flächen, die Erhaltung von einem größeren Anteil bestehender alter Bäume sowie umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen, Gebüsch und Sträuchern in vorrangig standortheimischen Arten vorgesehen.

### Energie

Nach derzeitigem Planungs- und Kenntnisstand wird der zukünftige Siemens Campus Erlangen mit Fernwärme und -kälte durch die Erlanger Stadtwerke versorgt werden, welche hierzu in der Henri-Dunant-Straße ein entsprechendes BHKW errichten werden.

### **c) Umweltprüfung**

Für die Belange des Umweltschutzes wurde eine Umweltprüfung gemäß § 2 (4) BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Umweltbericht beschrieben und bewertet.

#### Zusammenfassung Umweltbericht:

Durch die umfangreichen Eingriffe in die verschiedenen Gehölzbestände und somit den Verlust von Lebensräumen der auf dem Gebiet vorkommenden Tierarten, kommt es beim Schutzgut Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt / Artenschutz zu den größten Konflikten. Betroffen sind vor allem Zwergfledermäuse und mehrere in Gebäuden und Baumhöhlen brütende Vogelarten. Auch wenn nach dem Bau der Gebäude wieder wertvolle und als Lebensraum für die betroffenen Arten geeignete Grünflächen angelegt werden, muss übergangsweise für ausreichende Ersatzhabitats gesorgt werden.

Der Mensch und seine Gesundheit sind in erster Linie durch die Verkehrszunahme betroffen.

Dadurch steigen verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffmissionen denen z.B. durch passive Lärmschutzmaßnahmen entgegengewirkt werden kann. Neben den negativen Auswirkungen sind aber auch die positiven Effekte zu berücksichtigen. Durch die Öffnung des Geländes stehen neue Wegeverbindungen zur Verfügung, die mit dem Rad oder zu Fuß genutzt werden können. Die großzügigen Grünanlagen dienen durch die Öffnung des Geländes auch den angrenzenden Wohngebieten als Erholungsräume.

Die Schutzgüter Luft und Klima werden nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Es kommt partiell zu etwas höheren Schadstoffmissionen und somit zu einer stärkeren Belastung der Luft. Die Anlage der Grünachsen und der Erhalt und Neupflanzung einer Vielzahl von Bäumen sowie die Entwicklung von naturnäheren Sukzessionsbändern wird dagegen eine vergleichbare klimatische Ausgleichsfunktion wie im Bestand erzeugen.

Auch die Schutzgüter Boden und Wasser werden nur in geringem Umfang durch die Planung beeinträchtigt. Das Gelände wird bereits jetzt als Gewerbegebiet genutzt und es liegt eine ähnlich hohe Flächenversiegelung vor. Eventuelle Vorbelastungen des Bodens müssen bei der Planung berücksichtigt werden, um keine Schadstoffeinträge in das Grundwasser zu verursachen und Schadstoffbelastungen der Grünflächen auszuschließen. Vor Baubeginn sind somit die Ergebnisse weiterer Erkundungen abzuwarten und ggf. Sanierungsmaßnahmen durchzuführen. Eine Versickerung des Regenwassers wird nur in Betracht gezogen, wenn keine Altlasten im Boden vorliegen und es zu keiner Schadstoffmobilisierung und in deren Folge zu einer Verunreinigung des Grundwassers kommen kann.

Als unkritisch hat sich die Planung für die Schutzgüter Landschaft und Ortsbild sowie Kultur- und sonstige Sachgüter herausgestellt. Kultur- und sonstige Sachgüter sind innerhalb des Geltungsbereiches nicht vorhanden und Landschaft und Ortsbild erfahren im innerstädtischen Bereich durch die Entwicklung des Siemens Campus eine Aufwertung. Das bisher für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Gelände wird geöffnet und es werden repräsentative Grünflächen angelegt.

## **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:

Folgekosten:		bei Sachkonto:
Für den Grünflächenunterhalt	ca. 12.300 € /Jahr	Aufstockung des Betriebsführungszuschusses EB 77
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden bei Amt 61 nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 435 – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan wird um ca. 1,0 ha erweitert. Hinzu kommen die Grundstücke Flst.-Nrn. 563/4, 563/8, 567/2, 567/3, weitere Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 485/5, Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 544/1, 546, 549, 550/3, 561/4, 563, 563/3, 563/7, 564, 565 und 566/2 der Gemarkung Bruck sowie weitere Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95, 1949/127 und 1949/129 der Gemarkung Erlangen. Weiterhin liegt jetzt jeweils die gesamte Fläche der Grundstücke Flst.-Nrn. 482 und 565/2 der Gemarkung Bruck innerhalb des Geltungsbereichs.
2. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 435 der Stadt Erlangen – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 10.05.2016 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen. Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

#### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen  
mit 13 gegen 1

### Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

#### Ergebnis/Beschluss:

3. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 435 – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan wird um ca. 1,0 ha erweitert. Hinzu kommen die Grundstücke Flst.-Nrn. 563/4, 563/8, 567/2, 567/3, weitere Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 485/5, Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 544/1, 546, 549, 550/3, 561/4, 563, 563/3, 563/7, 564, 565 und 566/2 der Gemarkung Bruck sowie weitere Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95, 1949/127 und 1949/129 der Gemarkung Erlangen. Weiterhin liegt jetzt jeweils die gesamte Fläche der Grundstücke Flst.-Nrn. 482 und 565/2 der Gemarkung Bruck innerhalb des Geltungsbereichs.

4. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 435 der Stadt Erlangen – Siemens Campus Modul 1 – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 10.05.2016 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.  
Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 6 gegen 1

**TOP 13**

**611/114/2016**

**Bebauungsplan Nr. 436 der Stadt Erlangen - Siemens Campus Modul 2 - mit integriertem Grünordnungsplan  
hier: Billigungsbeschluss**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

**a) Anlass und Ziel der Planung**

Das Unternehmen Siemens plant, auf dem Gelände seines bisherigen Standorts südlich der Paul-Gossen-Straße in den kommenden zwei Jahrzehnten ein zukunftsweisendes Campusquartier zu entwickeln. Dementsprechend soll das heutige Siemens-Areal durch ein qualitätsvolles Konzept, welches u.a. hinsichtlich Nutzung, Gestaltung, Verkehr und Natur / Landschaft den o.g. Anforderungen gerecht wird, städtebaulich neu geordnet werden. Hierzu hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein Planerauswahlverfahren mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil durch die Vorhabenträgerin Siemens Real Estate GmbH & Co OHG stattgefunden, dessen 1. Preis die Grundlage für die weitere Planung bilden soll. Die Entwicklung des Plangebiets wird unter Berücksichtigung eines übergeordneten Masterplans in Schritten erfolgen, d.h. dass sieben räumlich definierte Module nacheinander entwickelt werden.

Der Bebauungsplan Nr. 436 – Siemens Campus Modul 2 – mit integriertem Grünordnungsplan bildet den 2. Bauabschnitt des Masterplans. Mit diesem Bebauungsplan sollen die bauplanungsrechtlichen Grundlagen für das Vorhaben geschaffen werden.

**b) Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich umfasst Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 484 und 485 der Gemarkung Bruck sowie das Grundstück Flst.-Nr. 1949/199 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95, 1949/127 und 1949/129 der Gemarkung Erlangen und weist eine Fläche von ca. 12,8 ha auf.

Der räumliche Geltungsbereich ist in Anlage 1 dargestellt.

Der dem Aufstellungsbeschluss zugrunde gelegte Geltungsbereich wurde um Flächen mit einer Größe von ca. 0,1 ha verkleinert, da die öffentlichen Straßenflächen im Rahmen der weiteren Planung modifiziert wurden.

**c) Planungsrechtliche Grundlage**

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Gewerbliche Baufläche dargestellt. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 436 wird der nordwestliche Bereich des Bebauungsplans Nr. 251 überplant.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 436 der Stadt Erlangen – Siemens Campus Modul 2 – mit integriertem Grünordnungsplan.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

### a) Verfahren

Planerauswahlverfahren mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil

Der städtebauliche Entwurf des Bebauungsplans beruht auf dem Ergebnis des Planerauswahlverfahrens mit städtebaulichem Ideenteil und architektonischem Realisierungsteil sowie dem daraus entwickelten Masterplan.

### Aufstellung

Der Erlanger Stadtrat hat am 20.05.2015 beschlossen, für Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483, 484 und 485 - Gemarkung Bruck - sowie für das Grundstück Flst.-Nr. 1949/199 und Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95, 1949/127 und 1949/129 - Gemarkung Erlangen - südlich der Paul-Gossen-Straße und östlich der Günther-Scharowsky-Straße den Bebauungsplan Nr. 436 – Siemens Campus Modul 2 – nach den Vorschriften des BauGB aufzustellen.

### Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB hat in der Form stattgefunden, dass vom 04.09.2015 bis einschließlich 09.10.2015 Möglichkeit zur Einsicht und Stellungnahme gegeben wurde. Es haben etwa **10** Personen die Informationsmöglichkeit wahrgenommen.

Am 29.09.2015 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an der etwa **100** Personen teilnahmen.

Die vorgebrachten Äußerungen bezogen sich überwiegend auf folgende Punkte:

#### - Verkehr

Im Planungsgebiet würden sehr viele Kfz-Stellplätze geplant. Es wird angeregt, ein Mobilitätsmanagement vorzusehen. Dies wäre für eine spürbare Reduktion des motorisierten Individualverkehrs insbesondere im Umland wünschenswert. Zudem wird gefordert, eine Buslinie einzuplanen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die für die Nutzungen im Geltungsbereich bauordnungsrechtlich notwendigen Kfz-Stellplätze werden unter Berücksichtigung der Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen im Bebauungsplan abschließend geregelt. Wesentlich ist hierbei, dass aufgrund des im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzkonzepts zusätzliche Kfz-Stellplätze nicht vorgesehen sind; sie sind städtebaulich weder erwünscht noch erforderlich, insbesondere aufgrund der Nähe des S-Bahnhaltepunkts Paul-Gossen-Straße. Weiterhin werden neue Bushaltestellen im Bereich des Siemens Campus vorgesehen.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Erlangen das Thema Mobilitätsmanagement jüngst im Rahmen der 10. Sitzung des VEP-Forums am 06.04.2016 u.a. mit den wichtigsten Arbeitgebern in Erlangen diskutiert.

- Naturschutz und Grünordnung

Es wird angeregt, naturnahe Bereiche zu schaffen und auf den Flachdächern Solaranlagen und Begrünung zu kombinieren.

Stellungnahme der Verwaltung:

Es wurde ein Freiflächengestaltungsplan erstellt, der eine campusartige Entwicklung der nicht bebauten Flächen vorsieht. So sind großzügige Grünachsen und Freiflächen, die u.a. durch extensive Magerwiesen geprägt werden, vorgesehen. Einerseits wird eine größere Anzahl an älteren Bäumen und Gehölzgruppen erhalten bleiben, andererseits werden zahlreiche neue Bäume und Gehölze vorrangig standortheimischer Arten gepflanzt.

Anlagen zur Nutzung der Solarenergie sind ohne Flächenbegrenzung zulässig. Außerdem wird eine Mindestbegrünung der Dachflächen festgesetzt.

- Nutzung

Es wird befürchtet, dass durch den Wegfall der Zäune die heutigen Nuklearforschungsarbeiten in den neuen Gebäuden und dem benachbarten Bestand zukünftig nicht mehr zulässig seien.

Stellungnahme der Verwaltung:

Dieser Sachverhalt wurde mit den zuständigen Behörden abgestimmt, die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung diesbezüglich Stellungnahmen abgegeben haben. Aus denen ergibt sich, dass kein Konflikt zwischen den geplanten baulichen Änderungen entsprechend den beiden in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nrn. 435 und 436 und dem genehmigten Umgang mit radioaktiven Stoffen entsteht. Demnach werden alle Grenzwerte auch in Zukunft sicher eingehalten. Es ergeben sich auch für den Betreiber keine Einschränkungen im Rahmen des genehmigten Umgangs mit radioaktiven Stoffen.

Weitere Fragen von Bürgern bezogen sich auf die Änderungen der Verkehrsbelastungen in der Felix-Klein-Straße, die Stadt-Umland-Bahn, die Fußgängerquerung der Günther-Scharowsky-Straße, die öffentlichen und privaten Fahrradstellplätze, die Förderung der Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsarten, die Führung des Lieferverkehrs auf dem Siemens Campus, die zukünftige Nutzung des Teichs am Plasmagebäude sowie auf das Energiekonzept der neuen Bürogebäude.

Zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 436 haben 6 Bürgerinnen und Bürger schriftlich Stellungnahmen abgegeben. Es werden überwiegend Anregungen zur Standortwahl von Fahrradstellplätzen, Führung des Fußgänger- und Radverkehrs, nachhaltigen Nutzung des Siemens Campus u.a. durch Dachbegrünungen, ressourcenschonendes Bauen, naturnahe Gestaltung und zur Speicherung von Regenwasser gemacht. Weiterhin wurden Einwände gegen die Planung hinsichtlich des Radverkehrs sowie die aufgrund der geplanten Grünachse wegfallende Zufahrt zum GE 2 über die sogenannte Wattstraße erhoben. Die Stellungnahmen wurden inhaltlich geprüft und sind teilweise in die Planung eingeflossen. Den Bürgern wurde schriftlich mitgeteilt, dass zu diesen Thematiken in der zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung, nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs, eine Abwägung stattfinden kann.

### Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB hat in der Zeit vom 04.09.2015 bis einschließlich 09.10.2015 stattgefunden. Die vorgebrachten Stellungnahmen wurden geprüft und haben teilweise zu Änderungen der Planung geführt. Die Einzelheiten können der tabellarischen Übersicht in der Anlage 2 entnommen werden.

### **b) Städtebauliche Ziele**

#### Nutzungskonzept

Die übergeordneten städtebaulichen Ziele wurden bereits in der Ausschreibung zum Planerauswahlverfahren definiert. In einem urbanen Umfeld soll eine moderne Arbeitsumgebung mit Büro-, Forschungs- und Laborarbeitsplätzen entstehen. Dazu soll ein Großteil des alten Immobilienbestands schrittweise durch moderne Gebäudestrukturen ersetzt und die notwendige infrastrukturelle Anbindung geschaffen werden. Weiterhin sind u.a. attraktive Grün- und Freibereiche, Nahversorgungseinrichtungen, Gastgewerbe und ein neues Wohnquartier geplant, die ein vielfältiges Lebensumfeld bzw. eine urbane Nutzungsmischung von „Arbeiten – Forschen – Wohnen“ an diesem Standort gewährleisten. Insgesamt soll das neue Quartier, im Unterschied zum bisher abgeschlossenen Siemens-Betriebsgelände, öffentlich zugänglich und durchlässig sein.

Im Bereich des Modul 2 sollen verschieden große Bürogebäude entstehen. Parkhäuser werden im nördlichen und südlichen Teil des Gebiets angeordnet. Die Einzeldenkmäler des Architekten Hans Maurer bilden den zentralen Freiraum des Campus entlang der Grünachse. Westlich daran angrenzend wird entsprechend der Bedeutung des Siemens-Standorts ein Hochhaus an der Günther-Scharowsky-Straße entwickelt, das den Campus städtebaulich markieren soll. Von der zentralen Grünfläche führt ein weiterer Grünzug in den Süden des Campus. Das Verwaltungsgebäude, das sich im nord-östlichen Bereich des Plangebiets befindet und nicht Bestandteil des Masterplans Siemens Campus ist, bleibt erhalten. Im Erdgeschoss der neuen Bürogebäude insbesondere entlang der Grünachsen ist in Übereinstimmung mit dem städtebaulichen Einzelhandelskonzept (SEHK) der Stadt Erlangen vom 31.03.2011 auch kleinflächiger Einzelhandel in Form von Läden, durch den dezentrale Angebote zur Nahversorgung geschaffen werden können, ausnahmsweise zulässig.

#### Erschließung

Die äußere Erschließung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Paul-Gossen-Straße und Günther-Scharowsky-Straße. Der ruhende Verkehr wird in Parkhäusern im nördlichen und südlichen Teil des Planungsgebiets angeordnet, wodurch die Grünachse weitgehend autofrei gehalten und der motorisierte Verkehr zwischen den Gewerbebauten auf ein Minimum begrenzt werden kann. Im Süden wird eine neue öffentliche Erschließungsstraße, die an die Günther-Scharowsky-Straße angebunden wird, geschaffen. Bis zur Realisierung weiterer östlich bzw. südlich anschließender Module endet diese vorerst mit einem Wendehammer. Der nach Norden führende Stich dient der öffentlichen Erschließung dort gelegener rückwärtiger Grundstücksteile.

Die Anbindung an den ÖPNV ist durch die S-Bahn-Haltestellen Paul-Gossen-Straße und Bruck sowie durch neue Bushaltestellen gegeben.

Die Haupteerschließung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt über die zentrale Grünachse und den davon südlich abzweigenden Grünzug, im Westen kann die Günther-Scharowsky-Straße höhengleich und damit barrierefrei gequert werden. Die Wege innerhalb des Geltungsbereichs knüpfen an das vorhandene Fuß- und Radwegenetz im Umfeld an. Durch Geh- und Radfahrrechte ist die Nutzung des Siemens Campus für die Öffentlichkeit gewährleistet.

### Schallimmissionsschutz

Durch die Festsetzung von Schallimmissionskontingenten werden die zulässigen Gewerbegeräusche vom Plangebiet in den Zeiträumen tags und nachts so begrenzt, dass auch im Rahmen einer Summenbetrachtung mit weiteren Gewerbeflächen im Umfeld eine Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen sichergestellt ist.

Das Quartier wird zum Teil einer hohen Belastung durch Verkehrsgeräuschimmissionen der umliegenden Straßen- und Schienenwege ausgesetzt. An den lärmzugewandten Fassadenseiten von den geplanten Bürogebäuden im Plangebiet sind daher passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die entsprechend festgesetzt sind. Der Bebauungsplan sichert so gesunde Arbeitsverhältnisse.

### Natur und Landschaft

Für das Baugebiet wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erstellt. Demnach sind durch das Vorhaben Zwergfledermäuse und verschiedene Vogelarten betroffen. Die in dem Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Vermeidung, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen und Maßnahmen zur Wahrung des Erhaltungszustandes sind entsprechend umzusetzen. Die vorgesehene campusartige Entwicklung der nicht bebauten Flächen wird durch entsprechende grünordnerische Festsetzungen und über einen Freiflächengestaltungsplan gesichert. So sind umfangreiche zu begrünende Flächen, die Erhaltung von einem größeren Anteil bestehender alter Bäume sowie umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen, Gebüsch und Sträuchern in vorrangig standortheimischen Arten vorgesehen.

### Energie

Nach derzeitigem Planungs- und Kenntnisstand wird der zukünftige Siemens Campus Erlangen mit Fernwärme und -kälte durch die Erlanger Stadtwerke versorgt werden, welche hierzu in der Henri-Dunant-Straße ein entsprechendes BHKW errichten werden.

### **c) Umweltprüfung**

Für die Belange des Umweltschutzes wurde eine Umweltprüfung gemäß § 2 (4) BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Umweltbericht beschrieben und bewertet.

### Zusammenfassung Umweltbericht:

Durch die umfangreichen Eingriffe in die verschiedenen Gehölzbestände und somit den Verlust von Lebensräumen der auf dem Gebiet vorkommenden Tierarten, kommt es beim Schutzgut Pflanzen und Tiere / Biologische Vielfalt / Artenschutz zu den größten Konflikten. Betroffen sind vor allem Zwergfledermäuse und mehrere in Gebäuden und Baumhöhlen brütende Vogelarten. Auch wenn nach dem Bau der Gebäude wieder wertvolle und als Lebensraum für die betroffenen Arten geeignete Grünflächen angelegt werden, muss übergangsweise für ausreichende Ersatzhabitats gesorgt werden.

Der Mensch und seine Gesundheit sind in erster Linie durch die Verkehrszunahme betroffen.

Dadurch steigen verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffimmissionen, denen z.B. durch passive Lärmschutzmaßnahmen entgegengewirkt werden kann. Neben den negativen Auswirkungen sind aber auch die positiven Effekte zu berücksichtigen. Durch die Öffnung des Geländes stehen neue Wegeverbindungen zur Verfügung, die mit dem Rad oder zu Fuß genutzt werden können. Die großzügigen Grünanlagen dienen durch die Öffnung des Geländes auch den angrenzenden Wohngebieten als Erholungsräume.

Die Schutzgüter Luft und Klima werden nur in geringem Umfang beeinträchtigt. Es kommt



partiell zu höheren Schadstoffimmissionen und somit zu einer stärkeren Belastung der Luft. Die Anlage der Grünachsen und der Erhalt und Neupflanzung einer Vielzahl von Bäumen sowie die Entwicklung von naturnäheren Sukzessionsbändern wird dagegen eine vergleichbare klimatische Ausgleichsfunktion wie im Bestand erzeugen.

Auch die Schutzgüter Boden und Wasser werden nur in geringem Umfang durch die Planung beeinträchtigt. Das Gelände wird bereits jetzt als Gewerbegebiet genutzt und es liegt eine ähnlich hohe Flächenversiegelung vor. Eventuelle Vorbelastungen des Bodens müssen bei der Planung berücksichtigt werden, um keine Schadstoffeinträge in das Grundwasser zu verursachen und Schadstoffbelastungen der Grünflächen auszuschließen. Vor Baubeginn sind somit die Ergebnisse weiterer Erkundungen abzuwarten und ggf. Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter wird durch den Bau des Siemens Campus geringfügig beeinträchtigt. Vom Denkmalensemble (Nr. E-5-62-000-9) des Siemens Forschungszentrums können nur denkmalgeschützte Gebäude des zentralen Bereichs des Forschungszentrums (Nr. D-5-62-000-1031) bestehend aus einem Laborbau, den über einen Verbindungsbau angebundene Flachbau und vorgelagertem rechteckigen Kühlteich, erhalten werden.

Als unkritisch hat sich die Planung für das Schutzgut Landschaft und Ortsbild herausgestellt.

Das Ortsbild erfährt im innerstädtischen Bereich durch die Entwicklung des Siemens Campus eine Aufwertung. Das bisher für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Gelände wird geöffnet und es werden repräsentative Grünflächen angelegt.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten:		bei Sachkonto:
Für den Grünflächenunterhalt	ca. 2.000 € /Jahr	Aufstockung des Betriebsführungszuschusses EB 77
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden bei Amt 61 nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 436 – Siemens Campus Modul 2 –

mit integriertem Grünordnungsplan wird geändert. Herausgenommen werden Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483 und 484 der Gemarkung Bruck sowie Teilflächen des Grundstücks Flst.-Nr. 1949/129 der Gemarkung Erlangen. Hinzu kommen Teilflächen des Grundstücks Flst.-Nr. 485 der Gemarkung Bruck sowie Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95 und 1949/127 der Gemarkung Erlangen.

2. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 436 der Stadt Erlangen – Siemens Campus Modul 2 – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 10.05.2016 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.  
Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

3. Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 436 – Siemens Campus Modul 2 – mit integriertem Grünordnungsplan wird geändert. Herausgenommen werden Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 483 und 484 der Gemarkung Bruck sowie Teilflächen des Grundstücks Flst.-Nr. 1949/129 der Gemarkung Erlangen. Hinzu kommen Teilflächen des Grundstücks Flst.-Nr. 485 der Gemarkung Bruck sowie Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nrn. 1949/95 und 1949/127 der Gemarkung Erlangen.
4. Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 436 der Stadt Erlangen – Siemens Campus Modul 2 – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 10.05.2016 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen.  
Die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 6 gegen 1

**TOP 14**

**613/092/2016**

**Errichtung einer Bushaltestelle an der B4 auf Höhe Tennenlohe: Fraktionsantrag Nr. 216/2015 der ödp-Fraktion vom 22.10.2015**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Fraktionsantrag Nr. 216/2015 soll seitens der Verwaltung überprüft werden, ob es möglich ist, zeitnah an der B4 in der Höhe des Ortsteils Tennenlohe eine Bushaltestelle für die „Expressbusse“ (30 E) nach Nürnberg- Thon bzw. Erlangen einzurichten, welche dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Erlanger Südens zugutekäme. Ziel ist es, Tennenlohe mit seinem großen Gewerbegebiet, den studentischen Einrichtungen sowie ca.

4.500 Einwohner mit einer höheren Taktverdichtung, kürzeren Fahrtwegen sowie zusätzlichen Anschlussmöglichkeiten (Thon, ER Innenstadt/Hugenottenplatz) zu erschließen.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Die Verwaltung sieht ebenfalls die Notwendigkeit, den ÖPNV noch attraktiver zu machen und verfolgt dieses Ziel im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes (Plannetz) und der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Bis zum Bau der Stadt-Umland-Bahn (StUB) sollte man den Ausbau des auf Bussystemen basierenden ÖPNV nicht vernachlässigen und weitere sinnvolle Verbesserungen ins Auge fassen und zügig umsetzen. Im Rahmen der Prüfung folgender Faktoren hält die Verwaltung die Einrichtung einer Haltestelle an der B4 in der Höhe des Ortsteils Tennenlohe jedoch für nicht zielführend:

### **Erschließung:**

Die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern sieht beim Kriterium der Erschließung eine Überprüfung der Einzugsbereiche der Haltestellen vor. Je nach Gebietskategorie sind unterschiedliche Richt- und Grenzwerte für die Haltestellen-Einzugsbereiche definiert. Gefordert ist eine Erschließung aller Teilflächen ab 200 Einwohner (Richtwert) bzw. 500 Einwohner (Grenzwert). 80% der Einwohner oder der Nutzer verkehrserzeugender Einrichtungen (Arbeitsplätze, Einkaufsgelegenheiten, öffentliche Einrichtungen) sollen im definierten Einzugsbereich der Haltestellen liegen. Gemäß Einteilung des aktuellen Nahverkehrsplans ist Tennenlohe ein Gebiet mit hoher Nutzungsdichte. Bei diesem Gebiet sollten die Einzugsbereiche zwischen 400 m (Richtwert) und 500 m (Grenzwert) liegen. Erfahrungen haben gezeigt, dass bei Fußwegen über 400 – 500 m die Akzeptanz des ÖPNV deutlich sinkt. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans beschlossen, sich an den Richtwerten der Leitlinie zu orientieren (UVPA – 12.06.07). Dieser Beschluss soll auch für den derzeit in Bearbeitung befindenden Nahverkehrsplan gelten.

Für eine Haltestelle an der B4 auf Höhe von Tennenlohe kommen zwei mögliche Standorte in Frage. Zum einen auf Höhe Wetterkreuz/ Am Reiterhof, zum anderen auf Höhe der Sebastianstraße bei der Freiwilligen Feuerwehr. Beide Örtlichkeiten ermöglichen durch vorhandene Überführungsbauwerke eine Wegeverbindung von und nach Tennenlohe. Eine Prüfung der Einzugsbereiche (s. Anlage) zeigt jedoch auf, dass nur eine geringe Erschließung von Tennenlohe und deren verkehrserzeugenden Einrichtungen durch die beiden Haltestellenstandorte ermöglicht wird. Darüber hinaus werden durch die entfernte Lage weite Fußwege geschaffen. Ebenfalls muss beachtet werden, dass sowohl auf Höhe Wetterkreuz/ Am Reiterhof als auch auf Höhe der Sebastianstraße bei der Freiwilligen Feuerwehr eine direkte Wegeerschließung beim Bau der Haltestellenbuchten berücksichtigt werden muss. Dies bedeutet neben dem Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet auch zusätzliche Kosten.

### **Verkehrsverhältnisse an den möglichen Haltestellenstandorten:**

Ein weiterer Aspekt sind die dortigen Verkehrsverhältnisse mit Blick auf Verkehrsfluss und Sicherheit. Die B4 weist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf (31.000 Kfz/24 h nördlich Anschlussstelle Wetterkreuz; Bezugsjahr 2012) und die mittleren Reisegeschwindigkeiten zeigen ein sehr hohes Niveau (zulässig sind 100 km/h). Die angedachte Lagen der Haltestellen sind aufgrund des Kurvenverlaufs bzw. des Übergang an der BAB Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe mit Verflechtungen zur Auf- und Abfahrtsrampen eher ungünstig. Darüber hinaus fehlen geeignete Beschleunigungsflächen, um den Bus ein sicheres Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen. Aufgrund des Kenntnisstands über die bestehenden Straßenverhältnisse und der Absicht zur Einhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden beide

Standorte seitens der Erlanger Stadtverwaltung, insbesondere aber vom zuständigen Baulastträger (Staatliches Bauamt), als sehr kritisch eingestuft.

### **Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 2015 – Linien 20, 30 und 290:**

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplans ist es ein wichtiges Ziel den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) noch attraktiver zu gestalten und an die Bedürfnisse der Fahrgäste anzupassen. Hierfür sollen unter anderem für die PendlerInnen verbesserte und möglichst umsteigefreie Anbindungen der Arbeitsplätze in Erlangen geschaffen werden. Erste Maßnahmen im Busnetz wurden diesbezüglich zum Fahrplanwechsel 2015 umgesetzt. Für Tennenlohe bedeutete dies zum einen eine direkte Verbindung mit dem Nürnberger Norden (Reutles, Boxdorf, Thon) und zum anderen eine Anbindung an den Erlanger Süden (Uni-Südgelände) durch die Linie 20, eine direkte Führung Richtung Innenstadt mit der Linie 30 und eine regelmäßige Busverbindung zwischen Tennenlohe und Bruck mit der Linie 290. Eine optimale und attraktive Erschließung nach und von Tennenlohe ist mit dem aktuellen Linienkonzept für alle ÖPNV-Nutzer gewährleistet.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Eine weitere Haltestelle an der B4, auf Höhe von Tennenlohe, ist grundsätzlich wünschenswert. Aufgrund der weiten Erschließungswege, der hohen Kosten aber insbesondere aufgrund von Sicherheitsaspekten kann die Haltestelle aus Sicht der Verwaltung jedoch nicht befürwortet werden.

Bezugnehmend auf die Maßnahmen zum Fahrplanwechsel werden ESTW und Stadtverwaltung in der nächsten Zeit das neue Liniennetz weiter analysieren, Fahrgastzahlen auswerten sowie Anregungen und Beschwerden zur Verbesserung aufgreifen und nach ausreichender und erfolgreicher Prüfung versuchen schnellstmöglich umzusetzen (613/086/2016).

Darüber hinaus wird die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den ESTW versuchen, im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes (Plannetz) und der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ein noch attraktiveres ÖPNV-Netz zu gestalten. In diesem Zusammenhang wird auch das Konzept von Schnellbuslinien einfließen, um räumliche Schwerpunkte umsteigefrei und schneller zu erschließen.

### **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

#### **Haushaltsmittel**

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.

- bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
sind nicht vorhanden

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Grille soll dieser Tagesordnungspunkt bis nach dem Ortsbeirat Tennenlohe in den Juli UVPA vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Grille soll dieser Tagesordnungspunkt bis nach dem Ortsbeirat Tennenlohe in den Juli UVPA vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

**TOP 15**

**Anfragen**

## **Sitzungsende**

am 10.05.2016, 19:10 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....  
Oberbürgermeister  
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....  
Schiefer

### **Kenntnis genommen**

**Für die CSU-Fraktion:**

**Für die SPD-Fraktion:**

**Für die Grüne Liste-Fraktion:**

**Für die FDP-Fraktion:**

**Für die ödp:**

**Für die FWG:**