

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

(UVPA/006/2016)

über die 6. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 14.06.2016, 16:00 - 19:45 Uhr, Ratssaal, Rathaus

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

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

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

- | | | |
|------|--|--------------|
| 7. | Mitteilungen zur Kenntnis | |
| 7.1. | Verkauf des städtischen Anwesens Hauptstr. 120 (Fl. Nr. 730 mit einer Fläche von 31 m ²) | 232/026/2016 |
| 7.2. | Landesgartenschau 2024 - Zuschlag bei der Vergabe für die Stadt Erlangen | PET/006/2016 |
| 7.3. | Erledigungsstand Fraktionsanträge | VI/068/2016 |
| 7.4. | Geplante Ortsumfahrung Niederndorf - Neuses im Gebiet der Stadt Herzogenaurach (Landkreis Erlangen-Höchstadt) und der Stadt Erlangen;
hier: Abschluss des Raumordnungsverfahrens | 611/125/2016 |
| 7.5. | Bauleitplanung der Gemeinden Buckenhof und Spardorf:
- Nahversorgung Alte Ziegelei -
Beteiligung nach § 4 a Abs. 3 BauGB
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen | 611/126/2016 |
| 7.6. | Bundesverkehrswegeplan 2030 - Stellungnahme der Stadt Erlangen zur Nichtberücksichtigung des Ausbaus der BAB A 73 in Erlangen | 613/097/2016 |
| . | Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse: | |
| 8. | Anfrage aus der Bürgerversammlung im Ortsteil Dechsendorf am 16.02.2016;
Antrag zur Herausnahme aller Kiefern des Ortsteils aus dem Geltungsbereich der städt. Baumschutzverordnung | 31/103/2016 |

- | | | |
|-----|---|----------------|
| 9. | Zwischenbericht des Amtes 31 - Budget und Arbeitsprogramm 2016
(Stand 31.05.2016) | 31/106/2016 |
| 10. | Zwischenbericht des Amtes 32; Budget und Arbeitsprogramm 2016 -
Stand 31.05.2016 | 32/042/2016 |
| 11. | Tarifstruktur und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV, Fraktionsanträge
Nr. 100/2015 und Nr. 044/2015 der Grünen Liste Stadtratsfraktion | III/023/2015 |
| 12. | Anhebung der VGN-Tarife im Stadtverkehr Erlangen zum 1. Januar
2017 | III/026/2016 |
| 13. | Parken am Martin-Luther-Platz;
SPD-Fraktionsantrag vom 8.3.2016 Nummer 16/2016 | 32-1/039/2016 |
| 14. | Energiebericht für städtische Gebäude und Einrichtungen 2015 | 24/029/2016 |
| 15. | Verkehrskonzept Innenstadt im Umfeld der Fußgängerzone –
Ergebnisbericht zur Evaluation des Verkehrsverhaltens und weiteres
Vorgehen | 613/095/2016 |
| | Präsentation der Ergebnisse durch den Gutachter gegen 17:00
Uhr | |
| 16. | Innenstadtentwicklung / Städtebauförderung: Erhöhung des
Projektfonds für das laufende Jahr 2016 | 610.3/029/2016 |
| 17. | Fuß- und Radwegeverbindung Haundorf-Häusling - weiteres
Vorgehen | 613/094/2016 |
| 18. | Neubau Bimbachbrücke in Steudacher Straße (Büchenbach) BW 5.26 | 613/096/2016 |
| 19. | Ausbau Büchenbacher Damm - Straßenplan mit Busbeschleunigung | 613/090/2016 |
| 20. | Parkanlagen für Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungsbau
Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 146/2015 vom 29.09.2015 | 611/110/2016 |
| 21. | Antrag Nr. 4 aus der Bürgerversammlung am 03.03.2016 für das
Versammlungsgebiet "Burgberg" | 611/123/2016 |
| 22. | Bebauungsplan Nr. 347 B der Stadt Erlangen - Nägelsbachstraße
Süd - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: Satzungsgutachten/Satzungsbeschluss | 611/127/2016 |
| 23. | Anfragen | |

TOP 7

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 7.1

232/026/2016

Verkauf des städtischen Anwesens Hauptstr. 120 (Fl. Nr. 730 mit einer Fläche von 31 m²)

Die Verwaltung wird das städtische Anwesen Hauptstr. 120 (Fl. Nr. 730 - Gemarkung Erlangen -), noch im Juni zum Verkauf öffentlich ausschreiben und - wie bei derartigen Verkaufsobjekten üblich - ein entsprechendes Bieterverfahren durchführen (Einholung Kaufpreisangebot mit Nutzungsabsicht).

Bei dem Objekt mit einer Grundstücksfläche von 31 m² handelt es sich um ein Dispositionsobjekt, das für städteigene Zwecke nicht mehr benötigt wird und deshalb zum Verkauf vorgesehen ist. Die Nutzfläche des Objekts besteht aus je einem Raum im Erdgeschoß und 1. Obergeschoß mit je rd. 24 m² sowie einem Kellerraum mit rd. 20 m².

Das Objekt wurde bislang aufgrund seiner geringen Größe gegenüber anderen Dispositionsobjekten nachrangig in der Vermarktung gesehen und deshalb im Rahmen einer Zwischennutzung ab dem Jahr 2013 als Atelierraum vermietet.

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 7.2

PET/006/2016

Landesgartenschau 2024 - Zuschlag bei der Vergabe für die Stadt Erlangen

I. Abgabe der Bewerbungsunterlagen

II. Am 19.02.2016 wurde durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Janik und Herrn Dr. Haack vom Freundeskreis für die Landesgartenschau Erlangen bei der Gesellschaft zur Förderung der bayerischen Landesgartenschauen mbH die Unterlagen der Stadt Erlangen für die Bewerbung im Jahr 2024 fristgerecht übergeben.

III. Vergabefahrt durch den Vergabeausschuss

Am 4. Mai 2016 fand eine Vor-Ort-Besichtigung des möglichen Geländes Großparkplatz und Wöhrmühlinsel statt. Im Anschluss fand ein intensiver Austausch zwischen dem Vergabeausschuss, bestehend aus Vertretern des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz, dem Bayerischen Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, der Gesellschaft zur Förderung der bayerischen Landesgartenschauen mbH, den gärtnerischen Berufsverbänden sowie beratenden Expertinnen und Experten und der Stadt Erlangen vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Janik statt.

IV. Ortsbegehung und Bürgerinformation

Am 07. Mai 2016 wurde für interessierte Bürgerinnen und Bürger eine geführte Radtour über das vorgesehene Gelände angeboten. Es haben ca. 30 Personen an der Ortsbegehung teilgenommen. Eine weitere Informationsveranstaltung (als Abendveranstaltung) mit ca. 45 interessierten Gästen fand am 10. Mai 2016 im Naturfreundehaus auf der Wöhrmühlinsel statt.

V. Vergabeentscheidung

Am 14. Mai 2016 wurde durch die Bayerische Staatsministerin für Umwelt und Verbraucherschutz, Ulrike Scharf MdL, dem Oberbürgermeister Dr. Janik in Erlangen mitgeteilt, dass für die Bewerbung der Stadt Erlangen ein positives Votum durch den Vergabeausschuss abgegeben wurde und diese den Zuschlag für die Landesgartenschau 2024 erhält. Die Stadt ist bemüht in Zusammenarbeit mit der Landesgartenschau-Gesellschaft zu einem „ausgezeichneten Erfolg werden zu lassen“ wie es auch in der Vergabe dargestellt wurde.

VI. Weiteres Vorgehen

Die Stadtverwaltung wird bis Ende des Jahres ein Konzept bezüglich der Organisation und des weiteren Vorgehens in Abstimmung mit der Landesgartenschau-Gesellschaft erarbeiten und den entsprechenden Gremien vorlegen. Die Bewerbungsbroschüre ist im Internet unter <http://www.erlangen.de/landesgartenschau> abrufbar.

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

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 7.3

VI/068/2016

Erledigungsstand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA zum 01.06.2016 auf. Sie enthält die Informationen der 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 7.4

611/125/2016

Geplante Ortsumfahrung Niederndorf - Neuses im Gebiet der Stadt Herzogenaurach (Landkreis Erlangen-Höchstädt) und der Stadt Erlangen; hier: Abschluss des Raumordnungsverfahrens

1. Ergebnis

Die Regierung von Mittelfranken hat ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das nun abgeschlossen wurde.

Laut landesplanerischer Beurteilung entsprechen die Planungen für die Ortsumfahrung Niederndorf-Neuses bei Beachtung einiger Maßgaben (siehe 3. Einzelbestimmungen) den Erfordernissen der Raumordnung.

Die im Raumordnungsverfahren untersuchten vergleichenden Varianten der weiträumigen Umfahrung von Niederndorf und Neuses beginnen im Westen an der Hans-Maier-Straße (St 2244) auf Höhe der Fa. Schaeffler und enden im Osten am bestehenden Knotenpunkt der St 2244 mit dem Hans-Ort-Ring (siehe Anlage 1). Die Länge der geplanten weiträumigen Südumfahrung beträgt je nach Variante zwischen 5,3 km und 5,8 km.

Aus raumordnerischer Sicht wurde keine Variante als nicht raumverträglich bezeichnet. In der Gesamtabwägung, vor allem unter dem Aspekt Landschafts- und Naturschutz bezeichnet die Regierung von Mittelfranken die **Variante 5** jedoch als Vorzugsvariante.

Diese Einschätzung entspricht auch der Stellungnahme der Stadt Erlangen, die am 10.11.2015 im UVPA beschlossen wurde (Vorlagennummer 611/079/2015).

Als nächsten Verfahrensschritt strebt die Stadt Herzogenaurach ein Planfeststellungsverfahren an, an dem die Stadt Erlangen erneut beteiligt werden wird.

2. Vorhaben

In Herzogenaurach zählt man täglich ca. 13.000 Einpendler, die über den Hans-Ort-Ring, aber auch über die Niederndorfer Hauptstraße (Staatsstraße St 2244) durch dicht bebaute, historisch

gewachsene Ortsstrukturen, einschließlich des Erlanger Ortsteil Neuses, fahren müssen. In der Niederndorfer Ortsdurchfahrt beträgt die tägliche Verkehrsbelastung ca. 16.700 Fahrzeuge (Stand 2012). Weder die Verkehrsfläche noch der Kreuzungsbereich sind ausgebildet, um den stetig steigenden Verkehr aufzunehmen.

Die hohe Verkehrsbelastung mit der signalgeregelten Kreuzung der Niederndorfer Hauptstraße (St 2244) und der Vacher Straße (St 2263) führt in Spitzenzeiten zu sehr schleppender, kolonnenartiger Verkehrsabwicklung. Die bebauten Bereiche der Ortsdurchfahrten von Niederndorf und Neuses werden zudem erheblich von Lärm- und Luftschadstoffentwicklungen beeinträchtigt.

Im Jahr 2011 wurde der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Herzogenaurach fortgeschrieben. Auf Grundlage der Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie hat der Stadtrat der Stadt Herzogenaurach im Juli 2012 einen Grundsatzbeschluss für eine weiträumige Südumfahrung, von Niederndorf und Neuses zwischen der Hans-Maier-Straße im Westen und dem Knotenpunkt der St 2244 mit dem Hans-Ort-Ring im Osten, gefasst.

Der östliche Abschnitt der Trassenüberlegungen ist im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern in der 1. Dringlichkeit enthalten. Die Stadt Herzogenaurach und der Freistaat Bayern haben vereinbart, dass die geplante Staatsstraßenverlegung von der Stadt in kommunaler Sonderbaulast errichtet wird. Damit kann das Gesamtprojekt von der Stadt Herzogenaurach planerisch und baulich gemeinsam behandelt werden.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Herzogenaurach ist eine Trasse für eine Verlegung der St 2263 dargestellt. Für eine Ortsumfahrung von Niederndorf ist zudem eine Trasse für eine örtliche Hauptverkehrs- und Sammelstraße parallel zur Bahnlinie Erlangen/ Bruck – Herzogenaurach zwischen Hauptendorf und der verlegten St 2263 vorgesehen. Im Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen ist westlich von Neuses eine Straßentrasse für die geplante Verlegung der St 2263 eingetragen.

3. Einzelbestimmungen

Die Erfordernisse der Raumordnung sind bei Beachtung folgender Maßgaben eingehalten:

Verkehr

1. Die Ortsumfahrung ist so zu gestalten, dass die Einrichtung einer Stadt-Umland-Bahn möglich ist. Darüber hinaus sind die Kreuzungspunkte mit der ehemaligen Bahnlinie Erlangen - Bruck - Herzogenaurach so auszuführen, dass bei Bedarf zukünftig ein elektrischer Betrieb der Linie hergestellt werden kann.

Wirtschaft

2. Um eine Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen, insbesondere derer mit besonderer Bodengüte, sicherzustellen, ist eine zumutbare Zuwegung zu diesen Flächen sicherzustellen.

3. Die Waldsubstanz im Verdichtungsraum ist zu erhalten. Entsprechender Ersatz für die in Anspruch genommenen Waldflächen ist zu schaffen.

Freiraumstruktur

4. Die Querungen der Landschaftsschutzgebiete sind so zu gestalten, dass deren Bestand mit seiner ökologischen und mit seiner Erholungsfunktion gewährleistet bleibt.

5. Der Verlust von Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Aurach ist auszugleichen, die hydraulische Leistungsfähigkeit der Gewässer muss gewährleistet bleiben, die Abflüsse sind auch für den Hochwasserfall nachzuweisen.

**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 7.5

611/126/2016

**Bauleitplanung der Gemeinden Buckenhof und Spardorf:
- Nahversorgung Alte Ziegelei -
Beteiligung nach § 4 a Abs. 3 BauGB
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen**

Die Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth hat mitgeteilt, dass der Planungsverband „Alte Ziegelei“ in seiner Sitzung am 18.03.2016 die eingegangenen Stellungnahmen, Anregungen und Bedenken der Öffentlichkeit, Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geprüft und abgewogen hat. Gleichzeitig wurde der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Vorhaben- und Erschließungsplan gebilligt und die erneute Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen.

Die Stadt Erlangen wurde aufgefordert, bis zum 27.05.2016 schriftlich zu den geänderten Plänen Stellung zu nehmen. Aufgrund des Sitzungskalenders des UVPA und der notwendigen verwaltungsinternen Abstimmung hat die Verwaltung der Stadt Erlangen eine Fristverlängerung zur Abgabe der Stellungnahme beantragt. Diese wurde von der Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth mit Schreiben vom 27.04.2016 abgelehnt. Um die Frist für die städtische Stellungnahme zu wahren, wurde die Stellungnahme (siehe Anlage 1) bereits im Mai versendet.

Die von der Verwaltungsgemeinschaft zugesandten Planunterlagen lassen keine Änderung im Hinblick auf die zentralen Punkte der Stellungnahmen der Stadt Erlangen erkennen. Die Verkaufsfläche und die Anzahl der Einzelhandelsbetriebe wurden nicht reduziert.

Die Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) hat inzwischen eine ergänzende Kurzstellungnahme erstellt, die sich auf den zentralen Nahversorgungsbereich Sieglitzhof bezieht. Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass Umsatzumverteilungseffekte gering ausfallen und unter dem Orientierungswert von zehn Prozent liegen. Die Kurzstellungnahme entspricht jedoch in ihrem Aussagegehalt und Umfang nicht dem durch die Stadt Erlangen geforderten Gutachten.

Aus diesem Grund hat die Stadt Erlangen mit Schreiben vom 09.05.2016 an ihren bisherigen Stellungnahmen festgehalten.

**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

613/097/2016

Bundesverkehrswegeplan 2030 - Stellungnahme der Stadt Erlangen zur Nichtberücksichtigung des Ausbaus der BAB A 73 in Erlangen

Seit dem 16.03.2016 ist der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) veröffentlicht. In diesem vorliegenden Entwurf ist der 6-streifige Ausbau der BAB A 73 in Erlangen nicht mehr enthalten, d.h. er wurde sogar von der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ abgewertet.

Die Stadt Erlangen hat hierzu fristgerecht Stellung genommen (s. Anlage 1) und zeitgleich auch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herrn A. Dobrindt, um Unterstützung gebeten (s. Anlage 2).

Zwischenzeitlich liegt hierzu die Eingangsbestätigung des Ministeriums (s. Anlage 3) vor. Das BMVI wird danach nicht auf einzelne Stellungnahmen antworten, sondern in einem Bericht zum Beteiligungsverfahren zusammenfassend dokumentieren, wie mit den Stellungnahmen umgegangen worden 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

31/103/2016

Anfrage aus der Bürgerversammlung im Ortsteil Dechsendorf am 16.02.2016; Antrag zur Herausnahme aller Kiefern des Ortsteils aus dem Geltungsbereich der städt. Baumschutzverordnung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Dechsendorf wurde von einem Bürger der Antrag gestellt, alle Kiefern bäume im Ortsteil aus dem Geltungsbereich der Baumschutzverordnung herauszunehmen, weil aus Sicht des Petenten viele alte Kiefern eine Gefahr für Gesundheit, Leib und Leben darstellen und die Baumschutzverordnung zudem einen Eingriff in das Grundrecht auf Eigentum darstelle. Zudem ist für den Beschwerdeführer nicht nachvollziehbar, warum die Verordnung nur für Wohnbereiche gilt (s. Protokollauszug in der Anlage).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Baumschutzverordnung verbietet grundsätzlich das Entfernen, Beschädigen oder Beeinträchtigen von geschützten Bäumen, d. h. solchen, die einen Stammumfang von mindestens 80 cm aufweisen. Nicht unter das Verbot fallen notwendige Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen der Gehölze *sowie notwendige Maßnahmen zur Abwehr einer Gefahr für die Allgemeinheit* (§ 3 Abs. 1 Satz 2 der VO). Dies bedeutet, dass „Gefahrenbäume“ ohne Fällgenehmigung des Umweltamtes entfernt werden können. Die Baumschutzverordnung sieht in diesen Fällen lediglich eine unverzügliche Unterrichtung des Umweltamtes vor.

Das Argument, die Baumschutzverordnung stelle einen Eingriff in das Grundrecht auf Eigentum dar, ist aus folgenden Gründen unzutreffend: die in der Baumschutzverordnung enthaltenen Verbote und Genehmigungsvoraussetzungen stellen rechtliche Bestimmungen von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne von Art. 14 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes dar. Die im Rahmen der Schaffung derartiger Inhalts- und Schrankenbestimmungen aus verfassungsrechtlichen Gründen gebotene Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen privatem und sozialem Nutzen des Eigentumsgebrauchs hat zur Folge, dass die Ausgestaltung der Regelungen einer Baumschutzverordnung gewissen Anforderungen genügen muss. Spätestens dann, wenn es um Ausnahmen und Befreiungen (d. h. Fällgenehmigungen) von der Verordnung sowie um Ersatzpflanzungen geht, muss gewährleistet sein, dass die bewirkten Eigentumsbindungen - gemessen am sozialen Bezug, an der sozialen Bedeutung des Eigentumsobjektes und am verfolgten Regelungszweck - nicht zu einer übermäßigen und unzumutbaren Belastung für den Eigentümer führen (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 08.10.1993 - 7 A 2021/92 - und Beschluss vom 16.01.1998 - 10 A 666/96 -; Urteil vom 15.06.1998 - 7 A 759/96 -, NVwZ-RR 1999, 239 = NuR 1999, 526).

Die Regelungen in der Baumschutzverordnung der Stadt Erlangen entsprechen diesen Anforderungen. Insbesondere die materiellen Inhalte der Verordnung unterlagen in der Vergangenheit mehrfach gerichtlichen Überprüfungen und hielten diesen ausnahmslos stand. Die vorgenannten Abwägungen werden in der Verfahrenspraxis zudem konsequent durchgeführt, da vor behördlichen Entscheidungen i.d.R. Ortseinsichten stattfinden, die die individuellen Rechte der Baumeigentümer garantieren.

Hinsichtlich der Geltung der Rechtsnorm für Wohnbereiche ist auszuführen, dass (alle) Baumschutzverordnungen auf der Ermächtigungsgrundlage des § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes –BNatSchG- erlassen werden. Ein flächendeckender Baumschutz ist demzufolge innerhalb bebauter und beplanter Gebiete vorgesehen und zulässig. Diese Wertung entspricht der allgemeinen Erkenntnis, dass in einer Stadtlandschaft Bäume i.d.R. zumindest dann generell schützenswert sind, wenn sie eine bestimmte Größe erreicht haben und die für einen Baumbestand typischen Wohlfahrtswirkungen besonders dann entfalten, wenn sie nicht nur unmittelbar innerhalb eines Ballungszentrums stehen. Einer individuellen Ermittlung der Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit einzelner Bäume bedarf es im Rechtsetzungsverfahren deshalb ebenso wenig wie einer individuellen Betrachtung der örtlichen Besonderheiten einzelner Stadtgebiete oder Ortsteile (vgl. hierzu Rd.Nr. 17 der Kommentierung von Schumacher / Fischer-Hüftle zu § 29 BNatSchG). Der Geltungsbereich der Erlanger Baumschutzverordnung erstreckt sich auf die Bereiche innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (hierzu zählen nicht nur die angesprochenen Wohngebiete) und entspricht damit den bundesrechtlichen Anforderungen. Näheres ist aus der sog. Baumschutzkarte zu ersehen, die Bestandteil der Verordnung ist. (Im Internet unter [www.erlangen.de/Portaldata/1/Resources/110_stadtrecht/\[0xx.xx\]/023.00_Plan_zur_Baumschutzverordnung.pdf](http://www.erlangen.de/Portaldata/1/Resources/110_stadtrecht/[0xx.xx]/023.00_Plan_zur_Baumschutzverordnung.pdf)) öffentlich einsehbar.)

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

-keine-

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

-keine-

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Wortlaut und der Geltungsbereich der Verordnung über den Schutz des Baumbestandes in der Stadt Erlangen (Baumschutzverordnung) bleiben unverändert bestehen, eine Herausnahme aller Kiefern des Ortsteils Dechsendorf wird nicht befürwortet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Wortlaut und der Geltungsbereich der Verordnung über den Schutz des Baumbestandes in der Stadt Erlangen (Baumschutzverordnung) bleiben unverändert bestehen, eine Herausnahme aller Kiefern des Ortsteils Dechsendorf wird nicht befürwortet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 9

31/106/2016

Zwischenbericht des Amtes 31 - Budget und Arbeitsprogramm 2016 (Stand 31.05.2016)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Abarbeitung des Arbeitsprogrammes

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Es sind geeignete und notwendige Maßnahmen einzuleiten und Wege zu finden, um das Arbeitsprogramm im vollen Umfang abzuarbeiten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Siehe Anlage „Budget und Arbeitsprogramm 31 05 2016“

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

entfällt

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

Ergebnis/Beschluss:

Das Budget und Arbeitsprogramm 2016 – Stand 31.05.2016 – wird zur Kenntnis genommen.

Die unter Punkt 4.3. des Zwischenberichtes aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogrammes werden beschlossen bzw. mit der Verschiebung der in der Anlage aufgeführten Arbeiten in das nächste Haushaltsjahr besteht Einverständnis.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Das Budget und Arbeitsprogramm 2016 – Stand 31.05.2016 – wird zur Kenntnis genommen.

Die unter Punkt 4.3. des Zwischenberichtes aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogrammes werden beschlossen bzw. mit der Verschiebung der in der Anlage aufgeführten Arbeiten in das nächste Haushaltsjahr besteht Einverständnis.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 10

32/042/2016

**Zwischenbericht des Amtes 32; Budget und Arbeitsprogramm 2016 - Stand
31.05.2016**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit MzK im HFPA am 02.12.2015 wurde über das Angebot der Stadt zum kostenfreien Parken in der Altstadt jeweils Donnerstag ab 16.00 Uhr, für die Dauer von sechs Monaten ab Ende Januar informiert (II/129/2015). Einnahmeverzicht ca. 12.000 € für sechs Monate. Sofern dieses Angebot fortgeführt werden soll, beträgt der Verzicht für das Gesamtjahr ca. 24.000 €.

Nach Beendigung der Nutzung des Parkplatzes Güterbahnhofstraße durch die DB wurde der Platz nicht wieder als Parkplatz aktiviert, sondern soll laut Ref. VI einer anderen Nutzung zugeführt werden. Dadurch werden im Haushalt 2016 geplante Einnahmen i.H.v. ca. 145.000 € nicht eingenommen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Entscheidungen sind bereits getroffen, konnten aber bei der Aufstellung des Haushaltes 2016 nicht mehr berücksichtigt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

siehe Anlage „Budget und Arbeitsprogramm 31 05 2016“

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth bittet um einen Zwischenbericht von Referat VI im HFPA.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Das Budget und Arbeitsprogramm 2016 – Stand 31.05.2016 – wird zur Kenntnis genommen.

Die unter Punkt 4.3 des Zwischenberichtes aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogrammes werden beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth bittet um einen Zwischenbericht von Referat VI im HFPA.
Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Das Budget und Arbeitsprogramm 2016 – Stand 31.05.2016 – wird zur Kenntnis genommen.
Die unter Punkt 4.3 des Zwischenberichtes aufgeführten Vorschläge zur Einhaltung des Arbeitsprogrammes werden beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 11

III/023/2015

Tarifstruktur und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV, Fraktionsanträge Nr. 100/2015 und Nr. 044/2015 der Grünen Liste Stadtratsfraktion

Fraktionsantrag Nr. 100/2015 vom 22.06.2015

1. Stärkere Kontrolle parkender Fahrzeuge auf Busstrecken, damit der ÖPNV nicht behindert wird

Stellungnahme der PI Erlangen

Die Erlanger Polizei hat in den zurückliegenden Jahren bereits verstärkt Kontrollen auf den Busstrecken des ÖPNV durchgeführt. Nachdem sich die Erlanger Stadtwerke im April 2015 mit der Bitte an die PI Erlangen gewandt hatten, Kontrollen im Bereich der Wendepalte Donato-Polli-Straße vorzunehmen, wurden die Überwachungsmaßnahmen dort und auf weiteren Busstrecken noch intensiviert. In den zurückliegenden Wochen hat die PI Erlangen-Stadt insgesamt 52 gebührenpflichtige Verwarnungen wegen behindernd abgestellter Fahrzeuge ausgestellt, davon 26 auf der Wendeschleife der Donato-Polli-Straße. Nach Einschätzung der PI Erlangen-Stadt brachten diese konsequenten Überwachungsmaßnahmen eine spürbare Verbesserung der Verkehrssituation. Die PI Erlangen-Stadt wird weiterhin im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten Kontrollen durchführen.

Stellungnahme des Zweckverbands KVÜ

Der ZV-KVÜ ist für die Überwachung des ruhenden Verkehrs in einem Großteil des Stadtgebiets Erlangen zuständig und hat den Auftrag dieses Gebiet im Rahmen seiner personellen Ausstattung

zu überwachen. Dabei werden die Busstrecken mit Augenmerk auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss bereits bisher überwacht. Eine weiter verstärkte Kontrolle der Busstrecken mit gegebenem Personal würde im Gegenzug zu einer Beeinträchtigung der Überwachung im restlichen Stadtgebiet führen.

Stellungnahme der EStW Stadtverkehr

Eine stärkere Kontrolle falsch parkender Fahrzeuge auf Busstrecken ist aus Sicht der EStW zwingend erforderlich. In den vergangenen Jahren hat das Zuparken von Bushaltestellen oder Linienwegen signifikant zugenommen. In der Folge kommt es vermehrt dazu, dass Busse bis zu 20 Minuten blockiert werden oder eine Umleitung fahren müssen. Deutliche Verspätungen oder das Auslassen von Haltestellen sind dann die Folge. Aus Sicht der EStW ist die Hemmschwelle gegen verbotswidriges und behinderndes Parken gesunken, nur konsequentes Abschleppen könne helfen. Auch das Abstellen von Fahrrädern auf den Bussteigen führt zu Behinderungen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

2. Anpassung der Parkgebühren im Stadtgebiet

Im Zuge der Parkraumbewirtschaftung und der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes befasst sich die Verwaltung mit den Parkgebühren im Stadtgebiet. Es ist das Ziel, dem Stadtrat einen Vorschlag zur Anpassung der Parkgebühren und zum Bewirtschaftungskonzept vorzulegen, dass mit Abschluss der Bauarbeiten an der Unterführung Martinsbühler Straße umgesetzt werden kann.

3. Durchführung einer Attraktivitäts- und Charmeoffensive für den ÖPNV

Prüfung einer Taktoptimierung mit Anschlussgarantie zwischen Stadt- und Landkreisbussen

Bereits seit vielen Jahren wird bei der Fahrplanung darauf geachtet, dass planmäßige Anschlüsse zwischen dem Regional- und Stadtverkehr sichergestellt werden. Aufgrund physikalischer Grenzen ist dies nicht immer möglich. Zwei sich kreuzende bzw. begegnende Linien verfügen insgesamt über acht mögliche Umsteigebeziehungen miteinander. Ein planmäßiger Anschluss kann dabei immer nur in eine dieser acht Beziehungen gelegt werden, alle anderen ergeben sich nur durch Zufall. Der planmäßige Anschluss wird immer in die Richtung gelegt, in der sich das Gros der Fahrgäste bewegt.

Zur optimalen Verknüpfung von städtischem und regionalem Busverkehr, aber auch zur künftigen Verknüpfung mit der StUB, könnte die Einführung sog. Rendezvous-Systeme (z.B. am Busbahnhof Spardorf) ein geeignetes Mittel sein. Infrastrukturelle und betriebstechnische Konzepte sind hierfür in enger Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben im Rahmen der Planungen zum Verkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan weiter zu prüfen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, welche technischen Möglichkeiten sich für die Region zur dynamischen Sicherung von Anschlussbeziehungen durch die kurz vor der Fertigstellung befindliche DEFAS-Telematikinitiative (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem) des Freistaates Bayern ergeben. Inwieweit sich eine solche Umsetzung bzw. Verknüpfung auf die bestehenden Systeme der ESTW technisch sowie finanziell auswirkt, muss zu gegebenem Zeitpunkt geprüft und abgestimmt werden.

Entwicklung eines Kriterienkatalogs zur Gestaltung von Bushaltestellen zur Komfortverbesserung (Überdachung, Beleuchtung, Fahrradabstellplätze)

Unterstellmöglichkeiten, z. B. in Form von Wartehäuschen, sind bereits bei einem Großteil der Erlanger Bushaltestellen realisiert. Ausnahmen sind Standorte, wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist oder wo die Anzahl der Einsteiger dauerhaft zu niedrig ist.

Bereits 2009 wurde damit begonnen, die alten Wartehäuschen gegen neue auszutauschen oder zu renovieren. In den nächsten zwei Jahren sollte diese Maßnahme abgeschlossen werden.

Nahezu alle Standorte sind ausreichend beleuchtet. Ausnahmen bestehen nur dort, wo kein Anschluss an das städtische Stromnetz möglich ist oder dies wirtschaftlich nicht zu vertreten wäre. Hier werden derzeit alternative Lösungen gesucht, beispielsweise durch Solarmodule. Die Realisierung von Fahrradabstellplätzen an Bushaltestellen wird durch Ref. VI geprüft. Dabei werden auch vorhandene Fahrradstellplätze an Wartehäuschen, die offensichtlich wenig Komfort bieten und daher schlecht angenommen werden (z.B. am Rudeltplatz) analysiert und verbessert

Für das Jahr 2016 ist vorgesehen, die Attraktivität der Erlanger Bushaltestellen weiter zu erhöhen. Es soll eine Optimierung der Reinigungszyklen sowie eine optische und inhaltliche Verbesserung der Informationen in den Vitrinen und des Gesamtbildes erfolgen.

Mit der Novellierung des PBefG fordert der Bundesgesetzgeber eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022. Der Haltestelleninfrastruktur kommt hierbei eine besondere Bedeutung bei. Die Anforderungskriterien hierfür werden derzeit im Rahmen des Nahverkehrsplanes zwischen den Aufgabenträgern, den Verkehrsbetrieben und dem VGN konkretisiert. Ein Haltestellenkataster über die Bestandssituation befindet sich derzeit im Aufbau und ist für die Stadt Erlangen bereits weitgehend fertiggestellt. Nach Fertigstellung des Nahverkehrsplanes müssen die Anforderungskriterien an die Erlanger Haltestelleninfrastruktur verbindlich festgeschrieben werden.

Erstellung eines Prioritätenplans zur systematischen Ausweitung des elektronischen Fahrgastinformationssystems (inkl. Umsteigebeziehungen, Störungen oder Verspätungen)

Ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFIS-Anzeiger) ist ein wichtiges Instrument für die Verständlichkeit des ÖPNV-Angebotes und die Reaktionsmöglichkeit auf betriebliche Störungen. Darüber hinaus unterstützt es (ggf. ergänzt mit akustischen Informationen) die vom Gesetzgeber geforderte Barrierefreiheit (2-Sinne-Prinzip). In Erlangen sind DFIS-Anzeiger am Hugenottenplatz, am Bahnhofsvorplatz und an den Arcaden erfolgreich eingesetzt. Eine Ausweitung des Systems auf weitere Hauptverknüpfungshaltestellen wird angestrebt. Darüber hinaus ist die noch bestehende Integration des regionalen Busverkehrs auf den DFIS-Anzeigen zwingend erforderlich. Eine wichtige technische Voraussetzung für dynamische betreiberunabhängige Echtzeit-Informationen könnte sich aus der o.g. DEFAS-Telematikinitiative ergeben, anderenfalls wären eine verbesserte direkte Verknüpfung der Rechnergesteuerten Betriebsleitsysteme von VAG (inkl. ESTW) und OVF (Regionalbusverkehr) anzustreben. Inwieweit sich dies auf die bestehenden Systeme der ESTW technisch sowie finanziell auswirkt, muss zu gegebenem Zeitpunkt geprüft werden. Ziel ist, den heutigen Standard zu verbessern. Zudem muss geprüft werden wer die hieraus resultierenden Kosten trägt. Bereits heute ist es möglich, sich mit einem Smartphone an der Haltestelle anhand des dort befindlichen QR-Codes die Echtzeitinformationen der Buslinien abzurufen.

Verstärkter Einsatz von Gelenkbussen

Im Erlanger Stadtgebiet verkehren derzeit die Buslinien 20, 30/30E/30S, 285 sowie einige Regionalbuslinien mit Gelenkbussen. Mit Umsetzung des neuen Buskonzeptes (s.o.) ist zukünftig ein verstärkter Einsatz von Gelenkbussen in Erlangen vorgesehen. Die Rahmenbedingungen hierfür sollen im Rahmen des derzeit in Erarbeitung befindlichen Nahverkehrsplanes in enger Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträger und Verkehrsbetrieben konkretisiert werden. Voraussetzung für den betriebssicheren Einsatz von Gelenkbussen sind hierfür geeignete Haltestellen. Im Rahmen der Sanierung von Haltestellen werden daher bereits seit einiger Zeit entsprechende Vorbereitungen getroffen. Trotzdem wird es in den kommenden Jahren unumgänglich sein, zahlreiche Haltestellen für den Einsatz von Gelenkbussen umzurüsten. Ein Kriterium für die Priorisierung der einzelnen Maßnahmen wird sein, dass ein gesamter Linienverlauf gelenkbustauglich umgerüstet wird. Diese Maßnahme steht in Zusammenhang mit der Anforderung an eine barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen. Ob hierfür besondere finanzielle Förderprogramme genutzt werden können, ist noch zu klären.

Im städtischen Haushalt (535.880) stehen im Jahr 2016 150.000 Euro (und im mittelfristigen Finanzplan derzeit jährlich 350.000 Euro) für diese Maßnahmen zur Verfügung.

4. Beauftragung eines geeigneten Planungsbüros zur Prüfung von Tarifänderungen in der Tarifzone 400 (Erlangen), insbesondere Darlegung der Mehr- bzw. Mindereinnahmen durch Einführung von Tarifänderungen

Die Fahrgastzahlen in Erlangen gehen derzeit leicht zurück. Dem gilt es auch durch Tarifanpassungen entgegenzusteuern. Die Tarifstruktur des VGN wird bereits seit Jahren kontinuierlich weiterentwickelt, hierbei werden immer wieder auch Anstöße aus Erlangen eingebracht.

Änderungen am Tarifsystem des VGN bedürfen prinzipiell der Zustimmung aller Verbundpartner sowie der Regierung von Mittelfranken. Im Rahmen dieses Zustimmungsprojektes hat das für 2016 vorgesehene Tarifprojekt Nürnberg bei den Partnern nur Konsens für einen beschränkten Teil der vorgesehenen Maßnahmen gefunden. Auflage für die Zustimmung war überdies, dass in einem höchstens dreijährigen Zeitraum der Erfolg der Maßnahme, die die Einnahmesituation der VAG verbessern soll, dargelegt werden muss. Kann dies nicht erfolgen, so muss die Maßnahmen zurückgenommen und das dortige Tarifangebot auf den alten Stand zurückgesetzt werden.

Derzeit wird im VGN eine zusätzliche Arbeitsgruppe „Tarifprojekt“ eingerichtet. Neben der Erfolgskontrolle der Tarifmaßnahmen in Nürnberg ist ihre Hauptaufgabe die Untersuchung zur Übertragung dieser Tarifmaßnahmen auf andere Regionen sowie die Prüfung grundsätzlicher Optimierungsmöglichkeiten im VGN-Tarif. Die ESTW Stadtverkehr ist in dieser Arbeitsgruppe maßgeblich vertreten und wird für Erlangen sinnvolle Ergänzungen der Tarifstruktur prüfen lassen.

Eine wichtige Basis der Tarifgestaltung im VGN ist das Prinzip des Gemeinschaftstarifs. In jedem Verkehrsgebiet soll der Kunde ein nahezu identisches Angebot wiederfinden.

9-Uhr-Jahres-Abo für 30 Euro/Monat

Unklar ist, ob die mit der Einführung des 9-Uhr-Abos verbundenen zusätzlichen Nachfragepotentiale die ebenfalls damit verbundenen Einnahmerückgänge der ESTW kompensieren würden.

Stadtverwaltung und ESTW erarbeiten in Abstimmung mit dem VGN und in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden im Landkreis ERH und dem Landkreis ERH einen entsprechenden Vorschlag und beleuchten eventuell notwendige Kompensationsmaßnahmen für Erlangen und legen diese den Gremien vor, so dass eine Einführung eines entsprechenden Tickets mit der Tarifrunde 2017/2018 erfolgen könnte.

Kurzstreckenkarte (3 Stationen) zum Preis von 1 Euro

Die Einführung von Kurzstreckentartifen setzt eine gewisse Größe des Tarifgebiets voraus, was für Erlangen grenzwertig ist. Die pauschale Vergünstigung für einen Teil der Fahrgäste würde einen erheblichen logistischen Aufwand mit sich bringen, der vom übrigen Teil der Fahrgäste zu finanzieren wäre. Damit würde sich die Einzelfahrt überproportional verteuern, was nicht zielführend wäre.

Vergünstigungen für Inhaber des Erlangen-Passes: Einzelfahrschein zum Kindertarif, Monatsticket ab 9 Uhr für 23 Euro, Jahresticket ohne jährliche Preisanpassung

Diese Ausweitung der bereits bestehenden sozialen Rabattierung würde das Angebot für die Berechtigung unübersichtlich machen. Ziel nahezu aller Verkehrsunternehmen ist es, das Fahrpersonal von so genannten Nebentätigkeiten zu entlasten, um eine höhere Fahrplantreue zu erreichen. Der Verkauf eines immer größer werdenden Portfolios an Fahrausweisen und die Kontrolle der Berechtigung für den Erwerb (Erlangen Pass und Ausweisdokument) würden dem zuwiderlaufen und ist daher nicht weiter zu verfolgen.

Realisiert wurde bereits, dass Inhaber des Erlangen Passes im Kundenbüro der ESTW Stadtbus die verbilligten Zeitfahrkarten Solo31, Abo3, Abo6 und das JahresAbo für die Tarifzone 400 (Erlangen) erwerben können. Ab dem 1. Januar 2016 kommt noch die Möglichkeit zum Erwerb verbilligter Mehrfahrkarten (4-Streifen-Karte) hinzu.

Die EstW halten dieses Angebot für ausreichend; Insgesamt nahmen aus dem berechtigten Personenkreis nur unter 10% das Angebot einer rabattierten Fahrkarte in Anspruch. Hierunter

entschieden sich 58 % für den Abschluss eines reduzierten JahresAbos und ca. 40% für den Erwerb reduzierter Solo31-Wertmarken. Diese Werte beziehen sich auf das Jahr 2015.

5. Beauftragung des Vertreters der ESTW in den VGN-Gremien, sich für eine verständlichere und gerechtere Tarifstruktur einzusetzen

Im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), dem mittlerweile zweitgrößten Verkehrsverbund Deutschlands, besteht bereits eine vergleichsweise einfache Tarifstruktur. Dies wird von Gutachtern, u.a. Probst und Konsorten, immer wieder bestätigt. Damit auch Gelegenheitsfahrende und Neukunden für den ÖPNV gewonnen werden, sind Optimierungen an der Darstellung von Tarifstruktur, Preisstufen und Zonenkarten nötig, Auch für „Outsider“ sind diese Informationen anschaulich und selbsterklärend zu gestalten. Dazu muss ggf. externe Hilfe in Anspruch genommen werden.

Die einfachste Tarifstruktur, bei der der Fahrgast einen einheitlichen Preis zahlt, egal wie weit oder wie lang er fährt, wäre nicht gerecht. Die gerechteste Tarifstruktur wäre die, bei der der Fahrgast exakt für die Strecke zahlt, die er fährt. Dies wiederum würde eine Vielzahl an unterschiedlichen Preisen mit sich bringen, was sich nur durch Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements realisieren lassen würde. Die Städteachse Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach will in den kommenden Jahren die Einführung des so genannten e-Tickets vorantreiben und in den Probebetrieb gehen. Im VGN wird bislang ein praktikabler Mittelweg zwischen einfachem und gerechtem Tarif gegangen.

Die unter Punkt 4 geforderte Ausweitung des Tarifangebots widerspricht im Übrigen der Forderung nach einfacheren und verständlicheren Tarifen. Die Einführung von immer mehr unterschiedlichen Preisen bzw. Tarifen für unterschiedliche Personengruppe macht das System insgesamt unübersichtlicher und kann damit die Barriere zur Nutzung des ÖPNV erhöhen.

Für das Jahr 2016 ist eine Informationsveranstaltung vorgesehen, bei der ein Vertreter des VGN zum Thema VGN-Tarif referieren wird und interessierten Mitgliedern des Erlanger Stadtrats für Fragen und Anregungen zur Verfügung steht.

Fraktionsantrag Nr. 044/2015 vom 16.03.2015

Die im Fraktionsantrag Nr. 044/2015 vom 16.03.2015 von der Grünen Liste geforderte Informationsveranstaltung zu Strukturen und Preisstrukturen des VGN wurde am 21. April 2015 unter Beteiligung der Verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen, der ESTW und Herrn Josef Hasler von der VGN GmbH durchgeführt. Die besprochenen Inhalte sind dem beigefügtem Besprechungsbericht zu entnehmen.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt in den Stadtrat zu verwiesen. Dem Antrag wird mit **12 : 2 Stimmen** zugestimmt.

Die Beiratsmitglieder sind darüber nicht erfreut.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt in den Stadtrat zu verwiesen. Dem Antrag wird mit **12 : 2 Stimmen** zugestimmt.

Die Beiratsmitglieder sind darüber nicht erfreut.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

TOP 12

III/026/2016

Anhebung der VGN-Tarife im Stadtverkehr Erlangen zum 1. Januar 2017

1. Hintergrund

Aufgrund der Regelung in Artikel 5 des Grundvertrages des VGN und dem so genannten Atzelsberger Beschluss vom 8. Juli 2000 sowie dem Beschluss zur Weiterentwicklung Atzelsberg vom 26. Juli 2007 ist von allen Partnern im Verkehrsverbund vereinbart worden, die Verbundtarife auf der Grundlage eines VGN-spezifischen Warenkorbindexes jährlich fortzuschreiben.

Das Defizit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH beläuft sich im Jahr 2015 auf rund 5,8 Mio. € vor Steuern. Der Kostendeckungsgrad, d. h. das Verhältnis von Erträgen (im Wesentlichen die Ticketverkäufe) und den Aufwendungen (im Wesentlichen die Verkehrsleistung) beträgt weniger als 70 %. Ein Verzicht auf eine Tarifierhebung, die sich an den gestiegenen Kosten orientiert, verschlechtert den Kostendeckungsgrad weiter und erhöht das Defizit, welches aus dem Ergebnis der Erlanger Stadtwerke AG vollständig ausgeglichen werden muss.

Grundlage für die Tariffortschreibung 2017 bildet der VGN-Warenkorb, nachdem eine durchschnittliche Kostensteigerung der Verbundunternehmen von 2016 auf 2017 mit 2,12 % errechnet wurde. Auf diesen Preisanpassungsindex erfolgt ein Zuschlag von 0,5 % gemäß des Beschlusses zur Neuregelung des Zuschlags für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste aus Verbundraumerweiterungen.

Damit beträgt die für die Tariffortschreibung maßgebende Preisanhebung 2017 durchschnittlich 2,62 %. Die Gesellschafterversammlung des VGN hat am 12. April 2016 den Richtungsbeschluss zur Tariffortschreibung 2017 um diesen Wert einstimmig getroffen. Der Grundvertragsausschuss des VGN hat diesen Richtungsbeschluss am 26. April 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Regularien zur Preisfindung

Die Preisfindung für jede einzelne Fahrausweisart folgt einem festen Verfahren: Zur Erreichung des verbundweiten Erhöhungsfaktors sind in einem ersten Schritt die Stückzahlen der Fahrausweise in den einzelnen Tarifbereichen zu berücksichtigen. Für die Tarifstufe C, die in Erlangen bzw. der Tarifzone 400 Gültigkeit hat, ergibt sich eine durchschnittliche Erhöhung von 2,62 % für 2017.

In einem zweiten Schritt müssen dann die einzelnen Erhöhungsfaktoren innerhalb dieses Tarifs – ebenfalls unter Berücksichtigung der Stückzahlen – ermittelt werden, woraus sich die neuen Preise für die einzelnen Fahrausweisarten in diesem Tarif ergeben. Ergänzend dazu ist zu berücksichtigen, dass die einzelnen Fahrausweispreise auch einer festen Abhängigkeit untereinander folgen müssen. Durch die Vorgabe, auf volle 10 Cent-Beträge zu runden, ergibt sich dann der endgültige Preis für jeden einzelnen Fahrausweis im jeweiligen Tarif.

3. Preisliche Auswirkungen im Stadtverkehr Erlangen

Der Preis der Einzelfahrkarte für Erwachsene steigt von 2,10 € auf 2,20 €. Der Preis der Einzelfahrt Kind bleibt unverändert bei 1,10 €.

Der Preis des TagesTicket Solo bleibt bei 4,60 €. Das TagesTicket Plus wird um 10 Cent erhöht und kostet künftig 7,40 €.

Die Preise für das Erlanger 4er Ticket für Erwachsene (8,10 €) und der Preis für das 4er Ticket für Kinder (4,00 €) bleiben unverändert wie in 2016. Der Rabatt gegenüber vier Einzelfahrten beträgt dann bei Erwachsenen 70 Cent und bei Kindern 40 Cent.

Die MobiCard ‚7 Tage‘ verteuert sich um 50 Cent auf 17,10 €. Der Preis der MobiCard ‚31 Tage rund um die Uhr‘ steigt um 1,50 € auf 58,00 €. Die MobiCard ‚9 Uhr‘ kostet 2017 dann 47,20 € und damit 1,20 € mehr.

Der Preis der Solo 31 steigt um 90 Cent auf 51,60 €. Die Monatswertmarken Schüler/Azubi werden um 1,00 € auf 38,70 € angehoben. Die Wochenwertmarken Schüler/Azubi kosten 2017 dann 12,90 €. Dies sind 30 Cent mehr als im Vorjahr.

Das beliebte JahresAbo erhöht sich um 90 Cent auf 39,80 € pro Monat. Die Erhöhungen für das Abo 3, das Abo 6 und das JahresAbo Plus bleiben unter der durchschnittlichen Erhöhung von 2,62 %.

Die Preise für das Semesterticket entwickeln sich wie folgt: Die Preise der Basiskarte betragen für das Wintersemester 2016/2017: 70,00 € (2015/2016: 65,00 €) und für das Sommersemester 2017: 71,00 €. Die Zusatzkarte kostet im Wintersemester 2016/2017: 199,00 € (2015/2016: 193,00 €) und im Sommersemester 2017: 204,20 €.

Der Preis des Bergkirchwehtickets beträgt künftig 16,40 € und steigt damit um 40 Cent.

In der Anlage sind die o.g. Tarife, aber auch alle anderen verbundweiten Tarife für 2017 dargestellt.

4. Weiteres Vorgehen

Der Aufsichtsrat der Erlanger Stadtwerke AG führt seine schriftliche Abstimmung bis zum 24. Juni 2016 durch. Die Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung des VGN erfolgt am 5. Juli 2016.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt in den Stadtrat zu verwiesen. Dem Antrag wird mit **12 : 2 Stimmen** zugestimmt.

Die Beiratsmitglieder sind darüber nicht erfreut.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt in den Stadtrat zu verwiesen. Dem Antrag wird mit **12 : 2 Stimmen** zugestimmt.

Die Beiratsmitglieder sind darüber nicht erfreut.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

TOP 13

32-1/039/2016

**Parken am Martin-Luther-Platz;
SPD-Fraktionsantrag vom 8.3.2016 Nummer 16/2016**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Erschweren der Befahrung sowie Beparkung des Martin-Luther-Platzes.
Erleichterung der Überwachungstätigkeit der Zweckverbands Kommunale
Verkehrsüberwachung im Großraum Nürnberg (ZV-KVÜ) und der Polizei.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Installation von Fahrradanhängern nach Plan des Amtes für Stadtentwicklung und
Stadtplanung (Anlage 2).
Beibehaltung der Lieferverkehrszeiten von 18:30 - 10:30 Uhr mit Überwachung durch den
ZV-KVÜ sowie Polizei.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit dem als Anlage 1 beigefügten Antrag weist die SPD-Fraktion darauf hin, dass speziell auf
der Westseite des Martin-Luther-Platzes trotz vorhandener Beschilderung "Lieferverkehr von
18:30 - 10:30 Uhr frei" rechtswidrig geparkt wird. Dies führt zu Belästigungen der dortigen
Anwohner. Die Antragstellerin bittet die Verwaltung sich Gedanken drüber zu machen, wie das
Parken auf dem Platz unterbunden werden kann, ohne dass die Belieferung der dort
ansässigen Geschäfte unmöglich wird. Parallel dazu soll überlegt werden, durch welche Art der
Außenmöblierung die Aufenthaltsqualität des Platzes verbessert werden kann. Dazu gehören
auch Möglichkeiten für das geordnete Abstellen von Fahrrädern.

Einleitend wird darauf hingewiesen, dass die Interessen der am Martin-Luther-Platz
angesiedelten Gewerbetreibenden sowie der dortigen Anwohner gegensätzlicher Natur sind.
Die Gewerbetreibenden und deren Kunden wünschen eine Zufahrt zum Be- und Entladen auch
tagsüber. Diese Regelung "Lieferverkehr frei ohne zeitliche Einschränkung" war bis Herbst
2015 ausgewiesen. Zur Erleichterung der Überwachungstätigkeit der Polizei sowie des ZV-
KVÜ wurden die Lieferverkehrszeiten auf die Zeit von 18:30 - 10:30 Uhr analog der
Fußgängerzone Hauptstraße geändert. Die Anwohner erstreben einen Platz mit höherer
Aufenthaltsqualität und keinem rechtswidrigen Fahr- und Parkverkehr.

Mit Stellungnahme vom 24.3.2016 teilt die **Polizei** folgendes mit:

In der Erlanger Nordstadt hat sich traditionell eine langjährige Kneipenszene etabliert, in
welcher der Martin-Luther-Platz mit den ihn umgebenden Gaststätten und Lokalen (z. B.
Studentenkneipe „Der Zirkel“; Musikkeller Strohalm; Mein lieber Schwan; Pleitegeier; Zum
Geiernest; Lennox; u. a.) eine zentrale Position einnimmt. Hier findet ganzjährig ein reges
Nachtleben statt, welches sich insbesondere an den Wochenenden und in warmen
Sommernächten zunehmend ins Freie verlagert und häufig bis in die frühen Morgenstunden
andauert.

Die Anwohner des Martin-Luther-Platzes sehen sich neben den damit verbundenen
Belästigungen und Ruhestörungen durch angetrunkene und bisweilen aggressive Fußgänger,
die durch Grölen, lautes Gelächter oder übertrieben laute Unterhaltungen unangenehm
auffallen, zunehmend auch einem unerwünschten Parkverkehr ausgesetzt. Die Fahrer der
parkenden Fahrzeuge begehen im Regelfall eine geringfügige Ordnungswidrigkeit gemäß den
einschlägigen Vorschriften der StVO (Verwarnungsgeld in Höhe von 10,00 bzw. 15,00 Euro),
weil in vielen Fällen davon ausgegangen werden kann, dass kein Lieferverkehr bzw. keine
Ladetätigkeiten stattfinden. Derartige Beanstandungen (ruhender Verkehr) haben verkehrlich

keine besonders hohe Priorität, da hier keinerlei negative Auswirkungen auf den fließenden Verkehr

(Behinderungen oder Gefährdungen) stattfinden.

Der Martin-Luther-Platz ist jedoch gerade aufgrund der dortigen Kneipenszene einer der polizeilichen Schwerpunkte, insbesondere auch die Überwachung des ruhenden Verkehrs betreffend. Beanstandungen im ruhenden Verkehr können jedoch nur dann durchgeführt werden, wenn die Auftragslage dies zulässt und keine vordringlicheren Aufgaben (Verfolgung von Straftaten und schwerwiegender Ordnungswidrigkeiten) entgegenstehen.

Eine täglich bzw. regelmäßig stattfindende Überwachung des ruhenden Verkehrs am Martin-Luther-Platz kann seitens der PI Erlangen-Stadt nicht gewährleistet werden. Nächtliche Überwachungen sind ausschließlich während des Streifendienstes möglich und davon abhängig, dass die Streifen nicht anderweitig gebunden sind.

Aus polizeilicher Sicht ist eine zufriedenstellende Lösung zur Vermeidung unzulässigen Parkverkehrs lediglich durch bauliche Maßnahmen zu erreichen (z. B. Einbau von festen bzw. absenkbaren Pollern; Installation von Ein- oder Ausfahrtsschranken über Induktionsschleifen oder Transponder, etc.).

Vorschlag der Verwaltung zur Verbesserung der Situation

Mit der Installation der Fahrradständer an der Nordseite des westlichen Martin-Luther-Platzes wird die Zufahrt von der Pfarrstraße unterbunden. Es ist davon auszugehen, dass die Unterbindung dieser Zufahrtsmöglichkeit auch zur Reduzierung des unzulässigen Fahr- und Parkverkehrs auf dem Martin-Luther-Platz führen wird. Zudem wird durch die Fahrradständer - auch mittig des Platzes - ein geordnetes Abstellen der Fahrräder erreicht, was eine Verbesserung des optischen Gesamteindrucks zur Folge haben dürfte. Zusätzliche Außenmöblierung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgesehen, weil Flächen auf dem Platz u. a. für die genehmigten Sondernutzungen (Außenbewirtschaftung) sowie Einrichtung der Rettunginselstation und der Aufstellung des Toilettenwagens während der Bergkirchweih zwingend benötigt werden.

Das in Anlage 2 beiliegende Konzept zur Installation von Fahrradanhängern wird von Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung den ansässigen Anwohnern und Gewerbetreibenden im Rahmen des Tags der Altstadt am 18. Juni 2016 vorgestellt.

Nach Mitteilung des Tiefbauamts stehen zur Umsetzung der Maßnahme im Jahr 2016 keine Haushaltsmittel zur Verfügung. Finanzielle Mittel können frühestens im Jahr 2017 eingeplant werden.

Unabhängig von den genannten Maßnahmen ist eine intensive Überwachung des gesamten Martin-Luther-Platzes durch den ZV-KVÜ und die Polizei zwingend erforderlich. Mit den eingeschränkten Lieferverkehrszeiten von 18:30 - 10:30 Uhr wird die Ahndung der Verstöße erleichtert. Zudem ist Ahndungssatz für das Parken in einer Fußgängerzone mit 30 Euro höher als der Satz für das Parken auf einem Gehweg bzw. im eingeschränkten Haltverbot.

Resümee

Der Vorschlag der Verwaltung im Hinblick auf die Lieferverkehrszeiten stellt einen Kompromiss nach Abwägung der unterschiedlichen Interessen der Anwohner und der Gewerbetreibenden/Kunden dar. Die Zeiten 18:30 - 10:30 Uhr sind an die Lieferverkehrszeiten in der Fußgängerzone Hauptstraße angelehnt.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: € bei IPNr.:

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und erst nach dem „Tag der Altstadt“ im UVPA Juli beschlossen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und erst nach dem „Tag der Altstadt“ im UVPA Juli beschlossen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 14

24/029/2016

Energiebericht für städtische Gebäude und Einrichtungen 2015

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Schaffung von Transparenz über den Energie- und Wasserverbrauch in den städtischen Gebäuden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Energiecontrolling in Form von Berichten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Erfassung und Auswertung der Energie- und Wasserverbräuche.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Energiebericht für städtische Gebäude und Einrichtungen wird begutachtet. Die Verwaltung wird beauftragt den Energiebericht zu veröffentlichen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Energiebericht für städtische Gebäude und Einrichtungen wird begutachtet. Die Verwaltung wird beauftragt den Energiebericht zu veröffentlichen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 15

613/095/2016

Verkehrskonzept Innenstadt im Umfeld der Fußgängerzone – Ergebnisbericht zur Evaluation des Verkehrsverhaltens und weiteres Vorgehen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anlass / Ausgangslage

Mit Beschlussvorlage 613/134/2013 legte die Verwaltung im Jahr 2013 ein erstes Konzept zur Ausweitung der Fußgängerzone im Rahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt vor. Als Beitrag zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt sah das Konzept vor, die Nürnberger Straße (zwischen Henke- und Sedanstraße) und die Achse Kammererstraße / Apothekergasse / Halbmondstraße / Schlossplatz / Apfelstraße in die bestehende Fußgängerzone zu integrieren. Der Radverkehr sollte ohne zeitliche Einschränkung freigegeben werden, Lieferverkehr von 18:30 bis 10:30 Uhr (vgl. Anlage 1).

Die vorrangige Zielsetzung des Konzeptes war es, die in diesem Gebiet zuvor geltenden heterogenen Verkehrsregelungen zu harmonisieren. Durch eine Vereinheitlichung und Anpassung an die städtebaulichen und straßenräumlichen Gegebenheiten sollten die verkehrlichen Regelungen für die Verkehrsteilnehmer einfacher und nachvollziehbarer werden und so zu einem sichereren Verhalten beitragen.

Darüber hinaus sollte die Ausweitung der Fußgängerzone zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger in der Innenstadt beitragen. Mit Ausweisung der Achse Kammererstraße / Apothekergasse / Halbmondstraße / Schlossplatz / Apfelstraße sah das Konzept vor, das Befahren und Beparken durch den MIV zu vermeiden und damit ein erhöhtes Platzangebot für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Dem Fußverkehr sollte durch die Umwidmung auf genannter Achse sowie in der Nürnberger Straße südlich der Henkestraße Vorrang gewährt werden und somit eine Nutzung der vollen Breite der Fahrbahnen auch rechtlich ermöglicht werden. Der zugelassene Liefer-, Anwohner und Radverkehr wäre gemäß StVO verpflichtet, im gesamten Bereich Schrittgeschwindigkeit einzuhalten.

Die Ausweitung und gleichzeitige uneingeschränkte Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr stellt daher für Fußgänger und Radfahrer einen Kompromiss dar. Eine gemeinsame Nutzung der Fußgängerzone erfordert zwar eine angepasste Fahrweise, ermöglicht aber zugleich eine deutlich bessere Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele für den Radverkehr. Insgesamt wäre das vorgesehene Konzept so ein wichtiger Bestandteil zur Umsetzung des übergeordneten Verkehrskonzeptes Innenstadt, das langfristig eine Verkehrsberuhigung der Erlanger Innenstadt vorsieht.

Modifiziertes Verkehrskonzept im Bereich der Fußgängerzone

Das ursprüngliche Konzept wurde in Öffentlichkeit und Politik kontrovers diskutiert. Dabei standen vor allem Sicherheitsbedenken im Miteinander von Fußgängern und Radfahrern im Vordergrund der Debatte. Insbesondere wurde eine erhöhte Gefährdung von älteren Menschen und Kindern durch Radfahrer in der Fußgängerzone befürchtet. Aber auch für den Radverkehr wurden Nachteile benannt: so sei die in Fußgängerbereichen vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer nur schwierig einzuhalten und stünde besonders auf der Achse Kammererstraße / Apothekergasse / Halbmondstraße / Schlossplatz / Apfelstraße einem zügigen Vorankommen entgegen. Die vorgeschlagene Ausweichroute über die Goethestraße sei auf Grund des hohen Busaufkommens unattraktiv für Radfahrer und auch die Achse Güterbahnhofsstraße – Nägelsbachstraße sei keine adäquate Alternative.

Resultat der öffentlichen Diskussion sowie verschiedener Fraktionsanträge war daher, dass zunächst ein modifiziertes Verkehrskonzept im Umfeld der Fußgängerzone umgesetzt wurde. Als erster Umsetzungsschritt zur Ausweitung der Fußgängerzone wurde die für den Radverkehr wichtige Parallelachse Apfel- / Halbmond- / Kammererstraße von einem vormals Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone) in einen gemeinsamen Geh- und Radweg umgewandelt (vgl. 613/151/2013 und Anlage 2). Damit konnte erreicht werden, dass der Kfz-Verkehr die Achse nur noch während der Lieferverkehrszeiten befahren darf und damit dem Rad- und Fußgängerverkehr mehr Fläche zur Verfügung steht. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass das Einfahrts- und Parkverbot außerhalb der Lieferverkehrszeiten häufig missachtet wird (vgl. 613/191/2014).

Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit

In Zusammenhang mit der Umsetzung des oben geschilderten modifizierten Konzeptes wurde die Verwaltung mit Beschluss 613/134/2013 beauftragt, eine Evaluation des Verkehrsverhaltens in der Innenstadt, insbesondere zwischen Radfahrern und Fußgängern, durchzuführen und eine öffentliche Kampagne zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer in der Innenstadt zu konzipieren.

Mit der Durchführung wurde das Planungsbüro Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR beauftragt. Die Evaluation erfolgte unter folgender Zielstellung:

- die Akzeptanz bestehender Verkehrsregelungen im Innenstadtbereich erfassen,
- das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr bei verschiedenen straßenräumlichen und verkehrlichen Gegebenheiten erfassen und analysieren,

- die verkehrlichen Einflüsse wie Lieferverkehr, Busverkehr, Parken von Kfz erfassen und in die Gesamtbetrachtung mit einbeziehen,
- die Ergebnisse vor dem Hintergrund des aktuellen Erkenntnisstandes zum Radverkehr und der Aussagen der Regelwerke und verkehrsrechtlichen Anforderungen zu bewerten sowie
- auf Grundlage der Befunde Handlungsempfehlungen in Hinblick auf eine Weiterentwicklung der verkehrlichen Regelungen in der Innenstadt abzuleiten.

Im Juni 2015 wurden hierzu an sieben Standorten im Bereich der Fußgängerzone Hauptstraße, Nürnberger Straße, Goethestraße und auf der Achse Apfel- / Halbmond- / Kammererstraße Verkehrsmengen erhoben sowie an fünf dieser Standorte zusätzlich Videobeobachtungen durchgeführt. Ergänzend standen Auswertungen von im Rahmen einer studentischen Abschlussarbeit durchgeführten Erhebungen (Januar / Februar 2014) zur Verfügung (Abschlussbericht liegt als Anlage 3 bei).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ergebnisse und Handlungsempfehlungen des Gutachtens zur Evaluation des Verkehrsverhaltens in der Fußgängerzone

Als Kernergebnisse der Erhebungen aus dem Jahr 2014 sowie der aktuellen Untersuchung ist festzuhalten dass:

- Das verkehrliche Miteinander zwischen Fußgängern und Radfahrern in den untersuchten Bereichen gut funktioniert. Es konnte beobachtet werden, dass sich Radfahrer gegenüber Fußgängern überwiegend rücksichtsvoll verhalten und so verlief der Großteil der Interaktionen völlig störungsfrei.
- Nur sehr vereinzelt konnten kritische Situationen, die eine abrupte Verhaltensanpassung seitens der Radfahrer oder Fußgänger erforderten, beobachtet werden.
- Die Hauptprobleme in den untersuchten Strecken sind auf den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr zurückzuführen. Insbesondere in der Kammerer- und Goethestraße wurden deutliche Behinderungen durch Liefer- und ruhenden Verkehr ausgelöst.
- Keine der drei untersuchten Nord-Süd Verbindungen stelle laut Aussage des Gutachters alleine ein ausreichendes Angebot für das hohe Radverkehrsaufkommen auf der verkehrlich wichtigen Nord-Süd-Verbindung dar.
- Des Weiteren lassen die Ergebnisse auf eine gute Akzeptanz der bisher geltenden Regeln schließen, da eine starke Verlagerung der Radfahrströme von der Hauptstraße in die Parallelachsen während der Sperrzeit der Fußgängerzone für den Radverkehr beobachtet werden kann.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen **spricht sich der Gutachter für eine Änderung der derzeitigen Regelung aus** und sieht dafür zunächst folgenden Maßnahmen vor:

- Eine ganztägige Freigabe der Fußgängerzone Hauptstraße zwischen Südliche Stadtmauerstraße und Wasserturmstraße für den Radverkehr wird angeregt. Dies soll im Rahmen einer einjährigen Versuchsphase umgesetzt werden und durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, die sowohl die neue Regelung kommunizieren als auch an die gegenseitige Rücksichtnahme appellieren soll. Zusätzlich sollen begleitende Verkehrsverhaltensbeobachtungen erfolgen, die eine verlässliche Aussage zur Verträglichkeit der Regelung bieten.

- Um die teilweise beobachteten erheblichen Behinderungen durch Lieferverkehr und widerrechtliches Parken in der Apfel- / Halbmond- / Kammererstraße sowie der Goethestraße einzuschränken, sind stärkere Kontrollen des ruhenden Verkehrs erforderlich. Um Behinderungen durch in zweiter Reihe parkenden Lieferverkehr zu verhindern, wird zudem die Schaffung von Lieferverkehrszonen in der Goethestraße angeregt.
- Noch abzuwägen sei dagegen, ob eine Erweiterung der Fußgängerzone auf die östliche Parallelachse und die südliche Nürnberger Straße erfolgen soll. Einerseits werden die Regelungen dadurch einheitlicher und somit leichter vermittelbar und auch die Eingriffsmöglichkeiten bei Zuwiderhandeln anderer Verkehrsteilnehmer sind besser. Andererseits könnten Radfahrer dies als Verschlechterung auffassen, da für diese in Fußgängerzonen Schrittgeschwindigkeit gilt. Aus Gutachtersicht sollte daher mit der Erweiterung der Fußgängerzone abgewartet werden wie sich die Regelung innerhalb des Versuchszeitraumes bewährt und ggf. bei positiver Erfahrung in einem zweiten Schritt erfolgen.

Die ersten Ergebnisse und Handlungsempfehlungen des Gutachterbüros PGV-Alrutz wurden bereits am 15.10.2015 bei einer gemeinsamen Begehung des Planungsbereiches vorgestellt und mit den anwesenden Vertretern des Seniorenbeirates, des ADFC, des Zentrums für Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V, der Polizei, des Projektmanagements „Aktive Zentren“, den zuständigen Fachdienststellen sowie einigen Stadtratsmitgliedern diskutiert (Protokoll liegt in Anlage 3 bei).

Dabei bildete die Empfehlung zur probeweisen Freigabe der Hauptstraße den Kernpunkt der Diskussion. Das Für und Wider des Vorschlages in Hinblick auf die Konsequenzen für den Fuß- als auch den Radverkehr wurde intensiv abgewogen. Trotz genannter Bedenken äußerten sich die Anwesenden positiv gegenüber dem Vorhaben. **Dem Vorschlag einer einjährigen Versuchsphase zur Freigabe der Fußgängerzone Hauptstraße zwischen Südliche Stadtmauerstraße und Wasserturmstraße für den Radverkehr wurde Seitens der anwesenden Interessensvertreter des Seniorenbeirates und des Zentrums für Selbstbestimmtes Leben Behinderter e.V. zugestimmt und auch von der Polizei wurde die vorgeschlagene Probephase begrüßt.** Einigkeit herrschte bei allen Anwesenden darüber, dass die Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme als Begleitmaßnahme zwingend erforderlich ist.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Basierend auf den positiven Ergebnissen des Gutachtens zur Evaluation des Verkehrsverhaltens im Bereich der Fußgängerzone und der einheitlichen Zustimmung durch Vertreter des Meinungsträgerkreises Innenstadt wird die Verwaltung beauftragt, die **Fußgängerzone Hauptstraße zwischen Südliche Stadtmauerstraße und Wasserturmstraße für den Radverkehr in einer einjährigen Probephase ganztägig für den Radverkehr freizugeben.**

Gleichzeitig wird eine öffentliche Kampagne ausgearbeitet, um die erforderliche Rücksichtnahme der Radfahrer gegenüber den Fußgängern zu erzielen und auch bei den Fußgängern um Verständnis für die neue Regelung zu werben. Das Konzept der Kampagne wird dem Ausschuss im Vorfeld der Umsetzung der Maßnahme vorgestellt. Für die Erstellung eines Logos und Slogans für die Kampagne sind Haushaltsmittel in Höhe von 4.046 € erforderlich.

Zur Bewertung der Maßnahme und ggf. weiteren Umsetzungsschritten wird das Verkehrsverhalten während der Probephase weiterhin evaluiert. Im Anschluss der Probephase wird der Ausschuss über die Ergebnisse dieser Evaluation informiert.

Ein Konzept zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Goethestraße mit dem Ziel, Ladezonen für den Lieferverkehr zu schaffen, wird im Rahmen des Meilensteines F des Verkehrsentwicklungsplanes konkretisiert.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 4.046 €	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 543222/613090/51100061
- sind nicht vorhanden

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 16

610.3/029/2016

Innenstadtentwicklung / Städtebauförderung: Erhöhung des Projektfonds für das laufende Jahr 2016

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Private Akteure, die zur Belebung und Erneuerung der historischen Innenstadt (innerhalb der beiden Sanierungsgebiete "Nördliche Altstadt" und "Erlanger Neustadt und Quartier Lorlebergplatz") beitragen, sollen auch für die zweite Jahreshälfte 2016 von Seiten der Stadt finanziell unterstützt werden. Die Stadt möchte verhindern, dass private Initiativen auf das nächste Jahr verschoben werden müssen, weil der Projektfonds ausgeschöpft ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Um weitere beantragte und geplante Maßnahmen, die aus Sicht von Amt 61 sinnvoll und förderfähig sind, unterstützen zu können, soll der städtische Anteil des Projektfonds für das

laufende Jahr 2016 um 15.000 € erhöht werden, so dass insgesamt weitere 30.000 € zur Verfügung stehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die historische Innenstadt Erlangens befindet sich im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm "Aktive Zentren". Ein wichtiger Baustein dieses Programms ist die aktive Beteiligung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger an Erneuerungsprozess. Um diese aktive Teilnahme zu fördern, können über den "Projektfonds" private Initiativen und Maßnahmen gefördert werden, die insgesamt zur Erneuerung, Verbesserung und Belebung der historischen Innenstadt beitragen (jedoch keine Förderung von einzelnen Betrieben o.ä.).

Für solche Initiativen stehen jährlich 30.000 € zur Verfügung, wobei 50% der Kosten von privat zu finanzieren sind; die anderen 50% der Kosten für ein Projekt werden von der Stadt Erlangen bezuschusst. Dieser städtische Anteil wird wiederum über Städtebauförderungsmittel der Regierung von Mittelfranken gefördert.

Mit dem Projektfonds können unter anderem unterstützende Maßnahmen für die inhabergeführten Einzelhändler in der nördlichen Altstadt gefördert werden, die aufgrund der DB-Baustelle mit Umsatzeinbußen zu kämpfen haben.

Über die beantragten Projekte entscheidet der Projektbeirat, welcher sich aus gewählten Vertretern des Meinungsträgerkreises zusammensetzt. Die fachliche Prüfung der Projektanträge erfolgt durch das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung sowie dem vom Amt 61 beauftragten Projektmanagement.

Letztes Jahr wurden z.B. gefördert: eine Flyer-Aktion der Händlerinitiative "Leben findet Altstadt", das Lesecafé "Anständig essen" in der Altstadtmarktpassage, 'Store checks' für Einzelhändler, eine Erinnerungstafel am Neustädter Friedhof, die Weihnachtsbeleuchtung in der Oberen Karlstraße und die Einführung freies W-LAN in der Innenstadt.

Die Gesamtsumme des Projektfonds von 30.000 € für 2016 ist aktuell (Stand Ende Mai 2016) bereits ausgeschöpft. Folgende Projekte wurden dieses Jahr bereits beantragt und z.T. umgesetzt: z.B. eine Frühlingsaktion sowie Werbemaßnahmen zum Internationalen Comic-Salon von der Händlerinitiative "Leben findet Altstadt", das Projekt 'Hundert Stühle - magische Plätze': eine Vorleseaktion mit der Loschgeschule, engagierten Künstlern und Senioren in der Innenstadt, die Einführung eines 'Online-Marktplatzes' (Präsentation aller beteiligten Einzelhändler auf einer gemeinsamen Online-Plattform mit interaktivem Stadtplan).

Weitere Projekte sind bereits beantragt und sollten aus Sicht von Amt 61 unbedingt unterstützt werden.

Aus dem Budget des Amtes 61 stehen noch Haushaltsmittel zur Verfügung. Der städtische Anteil des Projektfonds soll daraus für das laufende Jahr 2016 um 15.000 € erhöht werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	15.000 €	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen*	9.000 €	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

* Zuschuss Städtebauförderungsmittel (60 %)

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf lVP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 531801
 sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

In diesem Jahr sind im Rahmen der Innenstadtentwicklung bereits zahlreiche Maßnahmen mit Hilfe des "Projektfonds" bezuschusst worden, so dass die jährlich verfügbare Summe des Projektfonds von 30.000 € (davon 50% städtischer Anteil) bereits ausgeschöpft ist. Um weitere beantragte und geplante Projektanträge fördern zu können, soll der städtische Anteil des Projektfonds für das laufende Jahr 2016 um 15.000 € aufgestockt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

In diesem Jahr sind im Rahmen der Innenstadtentwicklung bereits zahlreiche Maßnahmen mit Hilfe des "Projektfonds" bezuschusst worden, so dass die jährlich verfügbare Summe des Projektfonds von 30.000 € (davon 50% städtischer Anteil) bereits ausgeschöpft ist. Um weitere beantragte und geplante Projektanträge fördern zu können, soll der städtische Anteil des Projektfonds für das laufende Jahr 2016 um 15.000 € aufgestockt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 17

613/094/2016

Fuß- und Radwegeverbindung Haundorf-Häusling - weiteres Vorgehen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss VO 1850000 wurde im UVPA am 17. Februar 2009 beschlossen, die Planung für die in Anlage 1 beiliegende Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Haundorf und Häusling weiterzuerfolgen und entsprechende Haushaltsmittel anzumelden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bei dem beschriebenen Fuß- und Radweg handelt es sich um eine wichtige Verbindung zwischen Erlangen und Haundorf bzw. Herzogenaurach, insbesondere dem Wohn- und

Gewerbegebiet Herzo Base. Gemäß einer Radverkehrszählung aus dem Jahr 2015 wird die Haundorfer Straße zwischen Häusling und Haundorf von rund 500 Radfahrern pro Tag befahren. Auf dem Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchstädt zwischen Haundorf und der BAB A3 wurde die Fuß- und Radwegeverbindung südlich parallel zur Kreisstraße ERH 3 bereits vor einigen Jahren hergestellt. Auf Erlanger Stadtgebiet ist dies noch nicht erfolgt.

Als erster Schritt zur Umsetzung der Planung ist die Verwaltung mit den von der Maßnahme betroffenen Grundstücksbesitzern in Verhandlungen getreten, um die für den Wegebau notwendigen Flächen erwerben zu können. Trotz mehrmaliger Versuche konnte der Inhaber eines Grundstückes, über das der Fuß- und Radweg zwingend führen muss, nicht zum Verkauf bewegt werden. Selbst mit Einbringung des Sachverhaltes in den Ortsbeirat Kosbach / Häusling / Steudach konnten keine Fortschritte erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund und auf Anregung des Ortsbeirates wurde eine Alternativtrasse überprüft, die westlich von Häusling von der ER 1 abzweigt und südlich um Häusling mit Anschluss an die Kieselbergstraße herum führt (vgl. Anlage 2).

Diese Führung würde zu einem Großteil über als öffentliche Feld- und Waldweg gewidmete Flurstücke führen, die sich in städtischem Besitz befinden. Nichtsdestotrotz wäre auch hier Grunderwerb von Flächen auf drei privaten Flurstücken erforderlich. Der Wegezustand der derzeit nur vom landwirtschaftlichen Verkehr genutzten Flächen in wassergebundener Form erlaubt derzeit keine Nutzung für den Radverkehr. Um letztere zu ermöglichen wären aufwändige bauliche Maßnahmen entlang der kompletten Trasse mit einer Gesamtlänge von ca. 900 m notwendig. Eine entsprechende Erhöhung der Kosten im Vergleich zur Vorzugsvariante entlang der Haundorfer Straße ist zu erwarten.

Weiterhin würde die in Anlage 2 dargestellte Alternativtrasse im Vergleich zur Vorzugsvariante zu einem Umweg für den Radverkehr durch Häusling führen. Erfahrungsgemäß bleibt bei den umwegempfindlichen Radfahrern dann die Akzeptanz und Nutzung dergleicher Trassen aus.

Vor diesem Hintergrund ist es aus planerischer Sicht nicht zielführend, die Planung einer Alternativtrasse gemäß Anlage 2 weiter zu verfolgen.

Um den Wegebau gemäß Anlage 1 durchführen zu können, wird es damit notwendig, mit Aufstellung eines Bebauungsplanes nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) die rechtliche Grundlage für die nach derzeitigem Kenntnis- und Verhandlungsstand erforderliche Enteignung für die zwingend benötigte Grundstücksfläche zu schaffen. Die Mittel für den Grunderwerb sind vorhanden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Antragsgemäß wird die Verwaltung beauftragt, mit Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens die Enteignungsgrundlage für die benötigten Flächen zu schaffen. Nach sorgfältiger Prüfung des Sachverhaltes und Abwägung von Alternativen, ist die Führung der beschriebenen Wegeverbindung nur auf die in Anlage 1 dargestellte Weise möglich.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Aufstellung eines Bebauungsplanes für die Rad- und Fußwegeverbindung zwischen Haundorf und Häusling im Regelverfahren (Umweltbericht, spezieller artenschutzrechtliche Prüfung, Bewältigung der Eingriffs-Ausgleichsregelung, etc.) mit den einzelnen Verfahrensschritten einen hohen Arbeits- und Zeitaufwand bei der betroffenen Fachdienststelle bewirken würde und im Arbeitsprogramm nicht vorgesehen ist. Angesichts laufender prioritärer Projekte (Siemens Campus und Wohnungsbau) kann diese zusätzliche Leistung nicht mit eigenen Personalressourcen erbracht werden. Die Planungsleistung wird an ein externes Planungsbüro vergeben. Die Honorarermittlung für den Bebauungsplan gemäß HOAI ergab Kosten in Höhe von 15.000 € brutto.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ ca. 165.000	bei IPNr.: 541.837 (Amt 66)
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- in Höhe von 165.000 € laut aktuellem Investitionsprogramm für das Jahr 2018 bei Amt 66 vorgesehen
- i. H. v. 15.000 € für die Vergabe zur Durchführung des Bebauungsplanverfahrens wird im Rahmen des Haushaltsplanverfahrens von Amt 61 für das Jahr 2017 beantragt

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

Ergebnis/Beschluss:

1. An der Planung und Umsetzung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Haundorf und Häusling gemäß Anlage 1 soll festgehalten werden.

2. Um eine Grundlage für die bauliche Umsetzung der Planung zu schaffen, wird die Verwaltung beauftragt, ein Bebauungsplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauG) durchzuführen und für die Vergabe der Planung entsprechende Haushaltsmittel anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. An der Planung und Umsetzung der Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Haundorf und Häusling gemäß Anlage 1 soll festgehalten werden.

2. Um eine Grundlage für die bauliche Umsetzung der Planung zu schaffen, wird die Verwaltung beauftragt, ein Bebauungsplanverfahren nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauG) durchzuführen und für die Vergabe der Planung entsprechende Haushaltsmittel anzumelden.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 6 gegen 1

TOP 18

613/096/2016

Neubau Bimbachbrücke in Steudacher Straße (Büchenbach) BW 5.26

1. Verkehrskonzept Büchenbach

Mit der Siedlungsentwicklung in Büchenbach ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das mit der Ausweitung der Bautätigkeit noch weiter zunehmen wird. Aus diesem Grund ist mittlerweile der vollständige Ringschluss des Adenauerrings erfolgt, der zum Ziel hat, den Ziel- und Quellverkehr nach und von Büchenbach zu bündeln und die Ortsdurchgangsstraßen entsprechend zu entlasten.

Im Rahmen der schallschutztechnischen Untersuchungen wurde für den Adenauerring Nord ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr von 8.100 Kfz prognostiziert. Dieser Wert wird derzeit deutlich unterschritten, da bislang noch keine signifikante Verlagerung des Durchgangsverkehrs durch die Mönaustraße auf den Adenauerring erfolgt ist.

Vor diesem Hintergrund wird von der Verwaltung derzeit ein Konzept erarbeitet, das Maßnahmen vorsieht, die Achse Mönaustraße/ Steudacher Straße/ Kernbergstraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Gleichzeitig soll die Befahrbarkeit für den Busverkehr aufrecht erhalten werden.

Die Trassierung der Bimbachbrücke im Verlauf der Steudacher Straße soll anhand deren künftiger Verkehrsbedeutung, die eine Bündelung des Ziel- und Quellverkehrs nach und von Büchenbach zum Gegenstand hat, erfolgen.

Weiteres Vorgehen: Die Verwaltung wird Datenerfassungen zur Berechnung des Durchgangsverkehrs durch die Mönaustraße durchführen. Nach deren Auswertung und Interpretation ist eine detaillierte Präsentation des Verkehrskonzeptes im UVPA voraussichtlich im vierten Quartal 2016 vorgesehen. Das Konzept kann sowohl verkehrsrechtliche als auch weitere bauliche Maßnahmen in Büchenbach vorsehen.

2. Neubau der Bimbachbrücke in Steudacher Straße (BW 5.26)

Ein Neubau der Bimbachverrohrung in der Steudacher Straße (BW 5.26) ist dringend erforderlich, da bei der regelmäßig durchgeführten Bauwerksprüfung gemäß DIN 1076 festgestellt wurde, dass sich das Bauwerk nur in einem ausreichenden baulichen Zustand befindet, d. h. die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit ist nicht mehr und die Standsicherheit des Bauwerkes ist nur noch eingeschränkt gegeben. Aufgrund der vorhandenen, zum Teil massiven Schäden wurde bereits die zulässige Belastung des Bauwerkes auf 7,5 t (!) beschränkt.

Der Neubau der Bimbachverrohrung ist daher eine vordringliche Maßnahme. Es ist jetzt eine Festlegung über den Brückenquerschnitt zu treffen, damit die bauliche Umsetzung der Maßnahme zeitnah erfolgen kann. Darüber hinaus ist die erforderliche Objektplanung zur Erneuerung des Bauwerkes und die Ausführungsplanung zu erstellen sowie die Wasserrechtliche Genehmigung einzuholen.

3. Straßenquerschnitt auf neuer Brücke

Die Steudacher Straße/ Kernbergstraße ist derzeit als Erschließungsstraße eingestuft. Sie wird täglich von ca. 5.600 Kfz befahren. Linienbusverkehr ist nicht vorhanden.

Die Steudacher Straße/ Kernbergstraße hat derzeit eine Fahrbahnbreite etwa 6,0 m. Im Bereich des bestehenden Brückenbauwerkes über den Bimbach verengt sich die Fahrbahn auf nur 3,75 m. Ein Begegnen von Fahrzeugen ist auf der Brücke derzeit nicht möglich.

Das neue Brückenbauwerk über den Bimbach wird für eine Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren ausgelegt. Für die Breite der Fahrbahn auf dem Brückenbauwerk gibt es zwei Möglichkeiten:

	Variante 1 „Regelquerschnitt“	Variante 2 „Engstelle“
Fahrbahnbreite auf Brücke	6,50 m	3,75 m
Kfz-Begegnungsfall auf Brücke	Bus – Lkw möglich	nicht möglich
Anzahl voraussichtlich zu fällender Bäume	3	3
geschätzte Projektkosten	238.000 €	181.000 €

Aufgrund der geringen Verkehrsbedeutung der Steudacher Straße/ Kernbergstraße und dem Wunsch nach Reduzierung des Durchgangsverkehrs soll auf dem neuen Brückenbauwerk über den Bimbach die Variante 2 „Engstelle“ realisiert werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:		bei IPNr.: 541.803
Variante 1:	ca. 238.000,- €	
Variante 2:	ca. 181.000,- €	
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. 541.803
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Volleth wird dieser Tagesordnungspunkt nur als Einbringung behandelt und in den nächsten UVPA vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Volleth wird dieser Tagesordnungspunkt nur als Einbringung behandelt und in den nächsten UVPA vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 19

613/090/2016

Ausbau Büchenbacher Damm - Straßenplan mit Busbeschleunigung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Wie in der Begründung zum Beschluss des BWA vom 23.04.2013 erläutert, müssen die Fahrbahnen des Büchenbacher Damms in Erlangen dringend grundlegend erneuert werden. Diese Maßnahme ist nach den Baumaßnahmen am Herzogenauracher Damm für 2017 vorgesehen.

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens in Erlangen, aber auch durch das räumlich benachbarte neue Stadtviertel „Siemens-Campus, wird die verkehrliche Bedeutung des Büchenbacher Damms zunehmen.

Gleichzeitig dient der Büchenbacher Damm entsprechend dem im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erarbeiteten Plannetzes ÖPNV als wichtige Achse für das städtische und regionale Busnetz zum S-Bahnhalte „Paul-Gossen-Straße“ und ins Stadtzentrum. Zur Beschleunigung, insbesondere aber auch zur Anschlusssicherung (d.h. Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität), sind entsprechende Maßnahmen auf dem Büchenbacher Damm daher eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz des Busverkehrs. Auch nach Realisierung des Projektes StUB wird der Büchenbacher Damm eine wichtige Bedeutung für den Busverkehr aus dem Erlanger Südwesten sowie von Herzogenaurach haben.

Basierend auf dem im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erarbeiteten Plannetz ÖPNV, dem am 15.09.2015 der UVPA zugestimmt hat, sowie den aktuellen Abstimmungen zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes Erlangen, profitieren in den kommenden Jahren folgende Buslinien von der Beschleunigungsmaßnahme:

- ESTW: 280, 281, 289 und 296
- Landkreis: 201

Darüber hinaus kann die Beschleunigung von den Ein- und Ausrückern aus dem Betriebshof der ESTW genutzt werden. Ausrückenden Busse können hierdurch schneller an ihre Starthaltestelle gelangen und reduzieren damit die Betriebskosten der ESTW.

Durch den anstehende Ausbau besteht nun die Möglichkeit, effektive Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV zu realisieren. Verschiedene Varianten hierzu wurden dem UVPA vorgestellt. Mit Beschluss des UVPA am 13.10.2015 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen zur Busbeschleunigung auf dem Büchenbacher Damm mit einer stadteinwärtigen Busspur auf der nördlichen Fahrbahnseite weiter zu konkretisieren und mit dem Zuschussgeber abzustimmen (s. Anlage 1).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die vom UVPA beauftragte Konkretisierung der Planungen wurde in den vergangenen Monaten vom beauftragten Ingenieurbüro Höhnen & Partner durchgeführt. Auch fanden

Gespräche mit dem Zuschussgeber statt, der die Zuwendungsfähigkeit des Projektes in Aussicht stellt.

In Anlage 1 sind die auf dem Konzept vom 13.10.2015 basierenden Straßenpläne in der Planungstiefe Leistungsphase 2 „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 dargestellt. Als Ergänzung zum damaligen Konzept ist eine Verlängerung der Baumaßnahme in Richtung Westen bis zur Kernbergstraße vorgesehen. Grund hierfür sind zum einen die auch dort ungenügenden Straßenaufbauten, zum anderen die deutlich verbesserte Führung des Verkehrs im Umfeld des Anschlusses nach Büchenbach.

Gegenüber der Kostenschätzung aus dem Jahr 2013 bzw. 2015 in Höhe von 2.570.000 € (hiervon ca. 270.000 € für die ÖPNV-Beschleunigung) haben sich die Kosten nach der vertiefenden Planung erhöht. Die aktuelle Kostenschätzung von Höhnen & Partner für das Gesamtprojekt Ausbau Bückenbacher Damm liegt derzeit bei ca. 3.800.000 €. Im Einzelnen begründen sich die Mehrkosten bei den einzelnen Bauteilen wie folgt:

- Passive Schutzeinrichtungen („Schutzplanken“) ca. 250.000 €
Grundsätzlich sind passive Schutzeinrichtungen u.a. ab einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vorzusehen. Da eine Ausweisung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h nach Auskunft der zuständigen städt. Dienststelle nicht möglich ist, sind auf nahezu den gesamten Ausbau sowohl an den Fahrbahnrandern wie auch im Mittelstreifen, also auch auf sämtlichen Brückenbauwerken, passive Schutzeinrichtungen vorzusehen.
Vor diesem Hintergrund wurden in enger Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber spezielle Lösungen erarbeitet, die aus förderrechtlicher Sicht in ausreichendem Maße zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen. Ein vollständig richtlinienkonformer Ausbau (z.B. Abbruch sämtlicher vorh. zu schmaler Brückenkappen und Bau breiterer Kappen zum richtlinienkonformen Bau von Schutzplanken) wäre unverhältnismäßig teuer und würde dem Gebot der Wirtschaftlichkeit widersprechen. Deshalb werden seitens der Regierung die Maßgaben der Förderrichtlinien als erfüllt und die Errichtung der Schutzeinrichtungen in der vorgeschlagenen Form als zuwendungsfähig erachtet.
- Straßen- und Brückenentwässerung ca. 775.000 €
Im Rahmen der vertieften Untersuchung musste festgestellt werden, dass die Fahrbahnen und Brückenbauwerke (Flussbrücke Regnitz, Flutbrücke Regnitz, MD-Kanal-Brücke) des Büchenbacher Damms unregelmäßig in den Regnitzgrund bzw. in die Regnitz bzw. in den MD-Kanal entwässern. Der Büchenbacher Damm ist mit einer Verkehrsbelastung von ca. 35.000 Kfz/24 Std. eine der am höchsten belasteten Straße in Erlangen. Vor diesem Hintergrund muss dieser ökologisch und wasserrechtlich bedenkliche Umstand im Rahmen des Gesamtprojekts in der Form beseitigt werden, dass u.a. an den Brückenbauwerken Sammelleitungen verlegt werden. Zudem müssen am nördlichen Fahrbahnrand spezielle Sedimentationsanlagen errichtet werden, zu denen dann das gesammelte Oberflächenwasser geleitet wird, bevor es schadlos den Vorflutern Regnitz bzw. Bimbachgraben zugeführt werden kann.
Für diese Maßnahmen wird ein Wasserrechtsverfahren durchgeführt werden. Die entsprechenden Abstimmungen mit dem Wasserwirtschaftsamt und der Unteren Wasserrechtsbehörde sind weitestgehend erfolgt.
Es wird hier noch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die ökologisch bedenkliche Entwässerungssituation auch ohne den geplanten Ausbau zeitnah hätte erfolgen müssen.
- Bepflanzungsmaßnahmen ca. 40.000 €
- Verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen im Bereich des Übergangs von 4 auf 2 Fahrstreifen ca. 110.000 €
- Baupreissteigerung ca. 2% ca. 50.000 €

Gesamtmehrkosten ca. 1.225.000 €

Nach Gesprächen mit dem Zuschussgeber kann davon ausgegangen werden, dass die Gesamtmaßnahme für die Einrichtung der Busbeschleunigung grundsätzlich zuwendungsfähig ist. Nach Beschluss des UVPA zum vorliegenden Straßenplan ist vorgesehen, bis Ende August den Zuwendungsantrag für die Fahrbahnerneuerung Büchenbacher Damm zwischen Kernbergstraße und Bayerstraße bei der Regierung von Mittelfranken einzureichen. Als ÖPNV-Beschleunigung ist hierbei gemäß UVPA-Beschluss vom 13.10.2015 (s. Anlage 2) eine statische Busspur auf der nördlichen Fahrbahnseite mit ergänzenden Lichtsignalanlagen (Busschleusen an Beginn und Ende), aber ohne dynamische Wechselwegweisung vorgesehen.

Neben der Einführung einer statischen Busspur werden auch die Fahrstreifen für den MIV neu geordnet. Insbesondere an den Zu- und Abfahrtsrampen des Büchenbacher Damms entstehen jetzt komfortable, gut befahrbare und teilweise längere Ein- / Ausfädel-Fahrstreifen, wo dies im bestandsnahen Bauen möglich ist. Das Auf- und Abfahren wird für den Kfz-Verkehr damit erleichtert und sicherer.

Am westlichen Ende des Büchenbacher Damms werden die Fahrstreifen auf 1 Fahrstreifen je Richtung reduziert, um an den bestehenden Adenauerring anschließen zu können. In dem Ausbauabschnitt des Büchenbacher Damms befinden sich die Brückenbauwerke "Flutbrücke" und die Brücke über den Kanal. Beide Bauwerke weisen erhebliche Bauwerksschäden auf und müssen, unabhängig von der nunmehr geplanten Straßenbaumaßnahme, dringend saniert werden. Im Rahmen der Sanierung sind z.B. die schadhafte Bauwerksabdichtung des Brückenüberbaus sowie die aus der schadhafte Abdichtung bzw. schadhafte Konstruktion resultierenden Chlorid- und Betonschäden zu sanieren.

Für die Realisierung dieser Maßnahmen sind die gleichen Verkehrsführungen einzurichten wie diese bei der Straßenbaumaßnahme ohnehin einzurichten wäre. Weiterhin wird mit dem Fördergeber noch abgestimmt, welche Teilbereiche der Bauwerkssanierung dem förderfähigen Anteil des Umbaus der Entwässerung zugeordnet werden können.

Unabhängig davon stellt bereits die Nutzung der vorhandenen Baustellenverkehrssicherung einen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Synergieeffekt dar, der eine gemeinsame Realisierung nahezu unumgänglich macht. Auch bautechnisch wäre eine Maßnahmentrennung "Umbau der Bauwerkssanierung" und Bauwerkssanierung wegen des baulichen Überschneidungsbereiches, welche dann mehrfach bearbeitet und auch vergütet werden müsste, nicht zu vertreten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Es muss davon ausgegangen werden, dass durch die zwischen Erlangen und Würzburg entstehenden baustellenbedingten Verlagerungen des Fernverkehrs auf die Autobahnen BAB A70 und A73 Verdrängungseffekte des Regional- und Binnenverkehrs auf das Straßennetz innerhalb der Stadt Erlangen entstehen. Insbesondere auf den Regnitzbrücken muss folglich für mehrere Jahre mit einem Anstieg der Stauerscheinungen gerechnet werden.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme Herzogenauracher Damm durch die Staatliche Straßenbauverwaltung soll der Ausbau des Büchenbacher Damms daher im Jahr 2017 umgesetzt werden.

Ein attraktiver ÖPNV, bei gleichzeitig leistungsfähiger Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs, hat in den kommenden Jahren eine hohe Bedeutung für die zukünftige Verkehrsmittelwahl in Erlangen. Die anstehenden Maßnahmen auf dem Büchenbacher Damm leisten hierbei einen wichtigen Beitrag.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: ca. 3.800.000 € bei IPNr.541.922:

Sachkosten: 1.100.000 € bei IPNr.541.803

Investitionskosten: € bei IPNr.:

Sachkosten: € bei Sachkonto:

Personalkosten (brutto): € bei Sachkonto:

Folgekosten € bei Sachkonto:

Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

für den Ausbau des Büchenbacher Damms sind gem. aktuellem Investitionsprogramm zum HH 2016 für die Jahre 2017 – 2019 in Höhe von insgesamt 2.300.000 € vorgesehen. Zum HH 2017 werden von der Verwaltung (Amt 66) zusätzliche 1.500.000 € angemeldet werden.

Für die Bauwerkssanierung sind für das HH-Jahr 2017 bei der IP-Nr. 541.803 zusätzlich ca. 1.100.000 € vorzusehen. Diese werden von der Verwaltung (Amt 66) angemeldet.

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 sagt eine erneute Prüfung von Tempo 50 und die Folgen für die Kosten zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausbau des Büchenbacher Damms erfolgt gemäß Anlage 1 mit neuer Fahrstreifenaufteilung und statischer Busspur.

Mit den vorliegenden Planungen (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungen gemäß Leistungsphase 3 „Entwurfsplanung“ durchzuführen und die erforderlichen Finanzmittel zum HH 2017 anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Verwaltung sagt eine erneute Prüfung von Tempo 50 und die Folgen für die Kosten zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausbau des Büchenbacher Damms erfolgt gemäß Anlage 1 mit neuer Fahrstreifenaufteilung und statischer Busspur.

Mit den vorliegenden Planungen (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungen gemäß Leistungsphase 3 „Entwurfsplanung“ durchzuführen und die erforderlichen Finanzmittel zum HH 2017 anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 20

611/110/2016

**Parkanlagen für Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungsbau
Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 146/2015 vom 29.09.2015**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Grüne Liste hat mit dem Fraktionsantrag Nr. 146/2015 (Anlage 1) die Entwicklung von Vorschlägen für ausgelagerte Parkanlagen und Stellplätze für Mehrfamilienhäuser und Geschosswohnungsbauten sowie die Erarbeitung einer Beurteilungsgrundlage für eben solche Anlagen beantragt, damit in Wohngebieten auch andere Verkehrsteilnehmer den Straßenraum nutzen können.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Regelung des ruhenden Verkehrs ist ein wichtiges Thema, das in Erlangen schon sehr lange grundsätzlich auch durch die Errichtung von Gemeinschaftsgaragen und -parkhäusern sowie Tiefgaragen gelöst wird. Es wird bei der Planung nach Maßstabsebenen unterschieden, die jeweils unterschiedliche große Handlungsspielräume eröffnen:

Planungsebene	Städtebauliche Planungen	Einzelbauvorhaben
Räumliche Ebene	Mehrere Grundstücke umfassendes Gebiet: <ul style="list-style-type: none"> - Bebauungsplanung - Nachverdichtung (Innenentwicklung) - etc. 	Einzelgrundstück
Stellplätze	Die Stellplätze werden im Vorgriff auf übergeordneter Ebene betrachtet.	Der Stellplatznachweis muss für das Einzelvorhaben beim Bauantrag geführt werden.
Handlungsspielraum	Die Planung von kostengünstigen	Je nach Größe des Vorhabens ist eine Tiefgarage häufig die einzige

Quartiersgaragen o.ä. ist möglich.

Möglichkeit, die Stellplätze auf dem Grundstück nachzuweisen.

Es zeigt sich, dass auf beiden Maßstabsebenen Stellplätze in unterschiedlicher Detailschärfe geplant werden. Bei einer städtebaulichen Planung eröffnet sich jedoch ein größerer Handlungsspielraum, wie die folgenden Beispiele zeigen:

- Bei städtebaulichen Planungen, die in Bebauungspläne münden, können Festsetzungen zur Stellplatzunterbringung getroffen werden. Beispielhafte Pläne:
 - Innenstadt: Bebauungsplan Nr. 310, 2. Deckblatt – Haagstraße – (Satzungsbeschluss: 25.03.1987): „Die [...] nachzuweisenden Stellplätze sind in einer Gemeinschaftsgarage [...] unterzubringen.“
 - Büchenbach: Bebauungsplan Nr. 403a – Obere Heide - (Satzungsbeschluss 17.08.1992): „Flächen für Gemeinschaftsgaragen“
 - Ehemaliges FAG-Gelände: Bebauungsplan Nr. 339, 1. Deckblatt - Am Brucker Bahnhof - (Satzungsbeschluss 20.12.2012): „In den übrigen Gebieten sind erforderliche Stellplätze ausschließlich in Gemeinschaftsgaragen [...] nachzuweisen.“ Eine solche Anlage ist bereits im Betrieb und zwei weitere befinden sich im Bau.
 - Büchenbach: Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 412 - Häuslinger Wegäcker West (Billigung 23.02.2016): „... sind die erforderlichen Stellplätze in einer Gemeinschaftsgarage nachzuweisen.“
- Im Rahmen des „Siedlungsmodelle“-Programms des Freistaats Bayern entstand im Röthelheimpark im Bereich des Emma-Brendel-Wegs und des Anna-Rosenthal-Wegs verdichtete Wohnbebauung. Die erforderlichen Stellplätze wurden dort jeweils in mehreren Quartiersparkanlagen (Parkpaletten) gebündelt untergebracht. Dieses Beispiel zeigt, dass Quartiersgaragen zu autoarmen Quartiersstraßen führen können.
- Innenentwicklung durch Nachverdichtung am Beispiel von Wohnungsgesellschaften:
 - Die Gewobau (Röthelheimpark, Johann-Kalb-Straße) hat auf ihren eigenen Grundstücken ausreichend Platz, um den durch die Aufstockungen der Gebäude (vgl. Wettbewerbsergebnis) entstehenden Stellplatzbedarf entlang der Hartmannstraße in Quartiersparkanlagen nachzuweisen. Die Gewobau wird in den neuen Anlagen auch den bereits bestehenden Bedarf des Bestandes mit bündeln.

Gemeinschaftsparkanlagen sind in Bestandsgebieten bei Einzelbauvorhaben dagegen schwer umzusetzen, wenn keine vorangegangenen städtebaulichen Planungen Regelungen getroffen haben, da für bestehende Gebäude bei der Genehmigung des Vorhabens die Stellplatzfrage abschließend geregelt wurde. Bei der Bebauung von Baulücken handelt sich jedes Mal um Einzelfallentscheidungen der Bauherren, ob sie die Kosten für eine Tiefgarage bewältigen können. Die Verwaltung kann durch Bauberatungen zum Bau von Tiefgaragen raten, den Bauherren jedoch nicht dazu zwingen. Ebenso liegt die Bewirtschaftung der Stellplätze (Bindung an Wohneinheit bei Verkauf/Vermietung) in der Disposition des Eigentümers.

Ferner sind bei der Planung und Genehmigung von Stellplätzen folgende rechtliche Grundlagen bindend:

- Die Bayerische Bauordnung sieht die Stellplatzpflicht als erfüllt an, wenn die Herstellung der notwendigen Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück oder in der Nähe (rechtliche Sicherung erforderlich) des Baugrundstückes erfolgt. „In der Nähe“ wird in der Auslegung des

Bauordnungsrechts als eine maximale Entfernung vom Wohnhaus bis zum Stellplatz von bis zu 300 Metern verstanden.

- Des Weiteren regelt die Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen die quantitative Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Es werden jedoch keine Aussagen darüber getroffen, dass ab einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen eine Tiefgarage gefordert würde.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung ist stets bedacht, optimale Ideen und Lösungen zu finden, um den ruhenden Verkehr in den Wohngebieten der Stadt zu gestalten. Dabei wird das Ziel, den Fahrradverkehr und ÖPNV in Erlangen zu stärken, immer mitgedacht und beachtet. Die Verwaltung ist darüber hinaus stets bemüht, den ruhenden Verkehr zu bündeln und eine übermäßige Flächenversiegelung zu vermeiden. Insbesondere die Handlungsspielräume, die wie aufgezeigt auf den jeweiligen Planungsebenen bestehen, um auch in Bezug auf den ruhenden Verkehr auf „autoärmere Quartiere“ hinzuwirken, leiten hier das Verwaltungshandeln.

Ein allgemeiner Kriterienkatalog ist vor diesem Hintergrund nicht zweckmäßig und mithin nicht erforderlich. Der ruhende Verkehr und die Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr sind bei der Planung von Wohngebieten und bei der Genehmigung von Einzelvorhaben immer präsent und finden Berücksichtigung. Sie werden auch künftig bei städtebaulichen Planungen im Rahmen der Innenentwicklung als auch bei neuen Wohngebieten geprüft und zum Inhalt von Planungen gemacht. Sie bilden einen Baustein in der Planungspraxis der Stadt Erlangen.

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 lVP-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 Dees soll dieser Tagesordnungspunkt vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 21

611/123/2016

Antrag Nr. 4 aus der Bürgerversammlung am 03.03.2016 für das Versammlungsgebiet "Burgberg"

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Bürgerversammlung „Burgberg“ hat mit Mehrheit den Antrag Nr. 4 angenommen, eine Erhaltungssatzung, eine Gestaltungssatzung sowie einen Ensembleschutzbereich für das Gebiet östlich der Atzelsberger Steige zwischen Atzelsberger Steige, Meilwald und Spardorfer Straße zu prüfen (siehe Anlage 1).

Das Gebiet des östlichen Burgbergs umfasst einen Teil der Geltungsbereiche des rechtsverbindlichen (qualifizierten) Bebauungsplans Nr. 104, sowie der Baulinienpläne Nr. 21 und Nr. 30, außerdem noch einen kleinen Bereich nördlich davon, der nach § 34 BauGB zu beurteilen ist. Das Gebiet östlich der Atzelsberger Steige ist bebaut und weist keine Baulücken mehr auf. In letzter Zeit gab es nur wenige bauliche Veränderungen im Gebiet.

Der Antragsinhalt war bereits mehrfach Gegenstand der Beratung und Beschlussfassung im UVPA:

	Beschluss	Tenor
30.03.2000	Erhaltung des Siedlungscharakters im Burgberg/Meilwald Erweiterung der Erhaltungssatzung Burgberg Antrag aus der Bürgerversammlung Burgberg/Meilwald vom 02.11.1999	Dem Antrag, den Geltungsbereich der Erhaltungssatzung Burgberg vom 08.09.1999 über die Atzelsberger Steige hinaus zu erweitern, wird nicht gefolgt. Die Atzelsberger Steige bildet eine deutliche Zäsur zwischen den beiden Siedlungsteilen mit ganz unterschiedlicher Entwicklungsgeschichte.
11.03.2008	Prüfen einer Erhaltungssatzung für den Bereich Burgberg hier: <ul style="list-style-type: none"> - Fraktionsantrag Nr. 003/2008 der ÖDP-Fraktion vom 01.01.2008 (prüfen, ob die Aufstellung einer Erhaltungssatzung für den Bereich Burgberg zielführend ist) - Anfrage (Ausweitung Burgbergsatzung auf den nördlichen Meilwald) von Frau StRin Egelseer-Thurek aus der Sitzung des UVPA vom 11.12.2007 	Nachdem der mit dem Fraktionsantrag beabsichtigte Erlass einer Erhaltungssatzung für den Bereich des Burgbergs bereits erledigt ist und auch ihr Geltungsbereich bereits überprüft wurde (keine Erweiterung), besteht kein weiterer Handlungsbedarf.
17.11.2009	Erlass einer Gestaltungssatzung für den Burgberg, Aufstellung eines einfachen	Die Aufstellung einer Gestaltungssatzung sowie eines

Bebauungsplans für den Burgberg

einfachen Bebauungsplans ist nicht geeignet, den Erhalt des Burgbergcharakters zu gewährleisten. Die bestehenden Rechtsinstrumente bieten ausreichende Steuerungsmöglichkeiten zum Erhalt des Burgbergcharakters. Sollte es sich auf Grund eines konkreten Baugesuches zeigen, dass diese nicht ausreichen, wird die Verwaltung entsprechende Schritte einleiten, um eine Fehlentwicklung zu unterbinden (Rückstellung des Baugesuches, Planaufstellung etc.).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

	Ziel der Satzung	Anwendbarkeit für das Gebiet
Erhaltungssatzung	Mit einer Erhaltungssatzung werden Gebiete bezeichnet, in denen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt, zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung oder bei städtebaulicher Umstrukturierung der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung, ggf. auch die Errichtung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen.	Im Jahr 2000 erfolgte entsprechend einem Antrag aus der Bürgerversammlung eine Prüfung, ob der Geltungsbereich der Erhaltungssatzung Burgberg auch auf andere Teile des Stadtteils Burgberg/Meilwald erweitert werden kann. Die Überprüfung hatte zum Ergebnis, dass für das Gebiet im Bereich der Straße „Am Meilwald“ und östlich der Atzelsberger Steige wegen der vom eigentlichen Burgberg abweichenden Siedlungsentwicklung dem Antrag zur Erweiterung des Geltungsbereichs, nicht gefolgt werden soll. Diese Auffassung wurde durch den UVPA mit Beschluss vom 30.03.2000 bestätigt. Diese Auffassung teilt die Verwaltung aktuell noch immer.
Gestaltungssatzung	Das Merkmal einer Gestaltungssatzung liegt darin, dass sie über Einzelregelungen zur Gestaltung eine gewünschte Vereinheitlichung der baulichen Anlagen herbeiführt.	Dies ist bei Quartieren wie der Hugenottenstadt, die als barocke Planstadt über eine weitgehende Einheitlichkeit der Baukörper verfügt, ein erstrebenswertes Ziel und kann die Qualität des Stadtbildes steigern. Beim Burgberg liegen die Verhältnisse hingegen völlig anders. Wie ein Beschluss (UVPA 13.02.2007) zur Erhaltungssatzung belegt, ist das wesentliche Merkmal des Burgbergs seine Vielfalt innerhalb des Gesamtcharakters „Villenviertel“. Diese Vielfalt ist erhaltenswert. Dazu ist jedoch eine Gestaltungssatzung mit ihrer vereinheitlichenden Wirkung nicht geeignet. Auch bei einer kleinräumigen Abgrenzung unterschiedlicher Quartiere ändert sich das nicht, da die Hausstile typischer Villengebäude oftmals an jeder Grundstücksgrenze wechseln.
Ensembleschutz	Unter Ensembleschutz versteht das „Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler“ eine Mehrheit von	Eine Eintragung in die Denkmalliste kann von einem Berechtigten und dem zuständigen Heimatpfleger angeregt werden und wird dann vom Landesamt für Denkmalpflege fachlich geprüft.

baulichen Anlagen, wobei nicht jede dazugehörige bauliche Anlage ein Denkmal sein muss, aber das Orts-, Platz- oder Straßenbild insgesamt erhaltenswürdig ist.

Allerdings setzt der Ensembleschutz eine Denkmaleigenschaft voraus, die nach aktuellem Stand bisher nicht festgestellt wurde. Die Veranlassung einer Überprüfung durch das zuständige Landesamt für Denkmalpflege wird durch die Verwaltung veranlasst. Über das Ergebnis der Überprüfung wird berichtet werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Eine Erhaltungssatzung und eine Gestaltungssatzung für das Gebiet östlich der Atzelsberger Steige wurden durch die Verwaltung geprüft. Es wurde aufgezeigt, weshalb die jeweilige Art von Satzungen für das Gebiet von ihren Zielrichtungen her nicht geeignet bzw. anwendbar sind. Die Verwaltung ist nach wie vor der Auffassung, dass mit dem bestehenden Planungs- und Baurecht die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung des Gebietes östlich der Atzelsberger Steige ausreichend sichergestellt werden kann und es keiner Erhaltungs- oder Gestaltungssatzung bedarf.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dees soll dieser Tagesordnungspunkt vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 22

611/127/2016

Bebauungsplan Nr. 347 B der Stadt Erlangen - Nägelsbachstraße Süd - mit integriertem Grünordnungsplan hier: Satzungsgutachten/Satzungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Die Firma Gossen/Röchling hat im Jahr 1992 ihr Werksgelände an der Nägelsbachstraße geräumt, um ihre gewerblichen Aktivitäten an einem anderen Standort fortzusetzen. Entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die Erlanger Innenstadt muss dieses große Grundstück städtebaulich durch ein verträgliches Konzept, welches hinsichtlich Nutzung, Gestaltung, Schallimmissionsschutz und nicht zuletzt dem Denkmalschutz den Anforderungen gerecht wird, neu geordnet werden. Hierzu hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durch die Vorhabenträgerin Erlanger Höfe GmbH & Co. KG stattgefunden, dessen 3. Preis laut Empfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirats sowie Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses vom 20.01.2015 die Grundlage für die weitere Planung bilden soll. Dementsprechend wurde von der Vorhabenträgerin der Gewinner des 3. Preises mit der Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfs beauftragt.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst den südlichen Teil des ehemaligen Gossen-Betriebsgeländes mit dem unter Denkmalschutz stehenden Hauptgebäude Nägelsbachstraße 25 im Norden bis zur Werner-von-Siemens-Straße im Süden unter Ausklammerung des Neubaus der Firma Publicis, Nägelsbachstraße 33 und weist eine Fläche von ca. 3,36 ha auf. Gleichzeitig wird der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 383 – Güterbahnhofstraße – in einer kleinen Teilfläche der Güterbahnhofstraße hinsichtlich Abbiegespuren und Zufahrtsbereich geändert.

c) Planungsrechtliche Grundlage

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003 entwickelt. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Flächennutzungsplan 2003 der Stadt Erlangen beachtet.

Die Flächen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans sind als gemischte Bauflächen dargestellt. Der Bebauungsplan entwickelt diese in ein Mischgebiet.

Darüber hinaus enthält der Flächennutzungsplan mehrere Kennzeichnungen und symbolförmige Darstellungen, die wie folgt berücksichtigt werden:

- Die Kennzeichnung als Fläche, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, wird im Bebauungsplan nach den Ergebnissen des im Zuge des Aufstellungsverfahrens eingeholten Bodengutachtens konkretisiert.

- Der Darstellung von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes, hier insbesondere gegen Verkehrslärm entlang der Bahnstrecke und der Hochstraße, wird durch geeignete Festsetzungen umfassend Rechnung getragen.
- Die Darstellung eines Spielplatzes wird aufgrund der geplanten städtebaulichen Struktur des Gebiets nicht als einzelne Anlage flächenhaft konkretisiert. Punktuelle Flächen und Kinderspielmöglichkeiten auf öffentlich zugänglichen Flächen (z. B. auf dem Quartiersplatz) werden aber in der Freianlagenplanung berücksichtigt und umgesetzt.
- Die Darstellung eines Parkplatzes im Süden des Geltungsbereichs wird zur Umsetzung des städtebaulichen Konzepts nicht berücksichtigt. Der Flächennutzungsplan muss in diesem Punkt im Wege der Berichtigung angepasst werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 347 B – Nägelsbachstraße Süd – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan. Der Bebauungsplan wird extern bearbeitet durch das Planungsbüro Mess GbR aus Kaiserslautern, das den 3. Preis im Wettbewerb errungen hatte. Die Kosten werden von der Vorhabenträgerin Erlanger Höfe GmbH & Co. KG getragen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Verfahrensstand

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 23.02.2016 den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 347 B in der Fassung vom 25.01.2016 gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung lag in der Zeit vom 21.03.2016 bis einschließlich 22.04.2016 öffentlich aus.

Aus dem Kreis der Öffentlichkeit sind keine Anregungen oder Hinweise zum Entwurf des Bebauungsplans eingegangen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 14.03.2016 von der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 BauGB und § 4 a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 34 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 11 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 2 behandelt werden.

Da die sich hieraus ergebenden Änderungen allein redaktioneller Art sind, kann der Bebauungsplan in der Fassung vom 14.06.2016 als Satzung beschlossen 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 lVP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Fuchs, bittet die neue Stellplatzsatzung bereits in die Bebauungsplanung einzubeziehen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 347 B der Stadt Erlangen – Nägelsbachstraße Süd – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 25.01.2016 wird entsprechend ergänzt.
2. Dieser wird in geänderter Fassung vom 14.06.2016 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Fuchs, bittet die neue Stellplatzsatzung bereits in die Bebauungsplanung einzubeziehen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 347 B der Stadt Erlangen – Nägelsbachstraße Süd – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 25.01.2016 wird entsprechend ergänzt.
2. Dieser wird in geänderter Fassung vom 14.06.2016 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 23

Anfragen

- keine -

Sitzungsende

am 14.06.2016, 19:45 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Schiefer

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die ödp

Für die FWG: