

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

(UVP/009/2016)

**über die 9. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses /
Werkausschusses EB77
am Dienstag, dem 18.10.2016, 15:00 - 19:15 Uhr,
Ratssaal, Rathaus**

Der / die Vorsitzende eröffnet um 15:00 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 - 15:00 Uhr

1. Ortsbesichtigung - Gerbereitunnel
Treffpunkt: 15:00 Uhr vor Ort
5. Mitteilungen zur Kenntnis
- 5.1. Protokoll Naturschutzbeirat vom 19.09.2016 31/119/2016
- 5.2. Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 14.09. bis zum 30.09.2016 32/049/2016
- 5.3. Probeweise Umdrehung des Einfahrtverbots in der Leipziger Straße zwischen Dresdener Straße und Herzogenauracher Damm 32-1/047/2016
- 5.4. Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße - Gebbertstraße 613/105/2016
- 5.5. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/075/2016
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
6. Ergebnisse und Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Erlangen 31/117/2016
Präsentation ca. 8-10 Minuten
- Klimaschutzkonzept siehe Ratsinformationssystem -
7. Zwischenbericht des Amtes 31 - Budget und Arbeitsprogramm 2016 (Stand 30.09.2016) 31/118/2016

- | | | |
|-----|---|------------------|
| 8. | Änderung der Satzung für die Erhebung einer Straßenreinigungsgebühr;
Erlass einer Änderungssatzung | 30/038/2016 |
| 9. | Verkehrsführung Fahrrad bei Baustellen;
Fraktionsantrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 73/2016 vom 4.7.2016 | 32-1/046/2016 |
| 10. | Landesgartenschau Erlangen 2024 - Weiteres Vorgehen nach Erteilung des Zuschlags | VI/076/2016 |
| 11. | GW/RW-Verbindung Bruck-Frauenaurach
DA Bau-Beschluss Vorplanung mit Variantenuntersuchung | 66/150/2016 |
| 12. | Fraktionsantrag Nr. 086/2016 der FDP-Fraktion vom 03.08.2016;
hier: Anbringung Verkehrsspiegel
Bayernstraße/Friesenweg/Neumühlsteg | 66/141/2016 |
| 13. | Mittelbereitstellung über zusätzlich erforderliche Mittel zur Geländerertüchtigung am Bergkirchweihgelände | 232/032/2016 |
| 14. | Hafen Erlangen;
Bauliche Ertüchtigung und Investitionsbedarf zum Erhalt des Hafetriebes | 232/022/2015/2 |
| 15. | Neugestaltung des Gerbereitunnels | 610.3/028/2016/1 |
| 16. | Benennung von Straßen, Wegen und Plätzen
hier: BPlan 464 Steudach - Am Klosterholz West | 612/018/2016 |
| 17. | Lichtsignalanlage Drausnickstraße / Kurt-Schumacher-Straße -
Änderung der Spuraufteilung | 613/104/2016 |
| 18. | Bündelung des Lieferverkehrs insbesondere auf engen Straßen in der Innenstadt - Fraktionsantrag Nr. 061/2016 Erlanger Linke | 613/107/2016 |
| 19. | Erhalt und Weiterentwicklung des Burgbergs -
Fraktionsantrag Nr. 044/2016 der Freien Wähler vom 04.05.2016
Fraktionsantrag Nr. 046/2016 der CSU vom 10.05.2016
Fraktionsantrag Nr. 064/2016 der Freien Wähler vom 30.06.2016
Fraktionsantrag Nr. 079/2016 der Erlanger Linke vom 18.07.2016 | 611/099/2016/2 |
| 20. | 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. F 217 der Stadt Erlangen
- Nahversorgungszentrum Frauenaurach -
hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss | 611/154/2016 |

- | | | |
|-----|--|--------------|
| 21. | 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 der Stadt Erlangen -
Fuchsgarten -
hier: Aufstellungsbeschluss | 611/153/2016 |
| 22. | Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms
Bayern (LEP)
Einleitung des Anhörungsverfahrens
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen | 611/148/2016 |
| 23. | Anfragen | |

TOP 1

Ortsbesichtigung - Gerbereitunnel

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 5

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 5.1

31/119/2016

Protokoll Naturschutzbeirat vom 19.09.2016

**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 5.2

32/049/2016

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 14.09. bis zum 30.09.2016

In der Zeit vom 14.09.2016 bis zum 30.09.2016 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen;

Nr.	Datum	Bezeichnung
-----	-------	-------------

1. 14.09.2016 **Bissingerstraße**
Ausweisung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Westseite der Bissingerstraße in Höhe des Zugangs zum Anwesen Jaminstr. 26.
2. 15.09.2016 **Weidenweg**
Ergänzende Markierung von Parkflächen und Verlängerung der Haltverbotszone des nördlichen Wendeplatzes Weidenweg.
3. 19.09.2016 **Haundorfer Straße**
Sperrung des von der Haundorfer Straße nach Süden abzweigenden landwirtschaftlicher Weges für den KfZ-Verkehr.
4. 19.09.2016 **Märterleinsweg**
Einbau eines herausnehmbaren Absperrpfostens auf dem Fuß-/Radweg Märterleinsweg im Stadtteil Tennenlohe.
5. 22.09.2016 **Nürnberger Straße**
Änderung der vorgeschriebenen Parkregelung „teilweises Aufparken“ in „Fahrbahnparken“ für die bestehende Kurzparkzone an der Ostseite der Nürnberger Straße zw. Werner-v.-Siemens-Straße und Beethovenstraße.
6. 29.09.2016 **Martin-Luther-Platz West**
Änderung der zulässigen Lieferverkehrszeiten auf dem Westteil des Martin-Luther-Platzes von bisher 18:30 bis 10:30 h auf künftig werktags von 9:00 bis 18:30 h.
7. 30.09.2016 **Staatsstraße 2259**
Aufstellen von Gefahrzeichen Wildwechsel im Bereich der Staatsstraße 2259 zwischen Dechsendorf und der Abzweigung nach Röhrach.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

TOP 5.3

32-1/047/2016

Probeweise Umdrehung des Einfahrtverbots in der Leipziger Straße zwischen Dresdener Straße und Herzogenaauracher Damm

Anwohner der Leipziger Straße beantragen mit Schreiben vom 15.08.2016 mit umfangreicher Unterschriftenliste (119 Unterschriften) die generelle Umkehrung des Einfahrverbotes Leipziger

Straße zwischen den Einmündungen Dresdener Straße und Herzogenaauracher Damm.

Die Einfahrt in die Leipziger Straße ist seit 1991 aus südlicher Richtung (Herzogenaauracher Damm) mit Zeichen 260 StVO für den Kfz-Verkehr gesperrt. Anliegerverkehr sowie die Zufahrt zur Dresdener Straße sind vom Einfahrverbot ausgenommen. Aus Richtung Norden ist die Leipziger Straße nur für den Radverkehr freigegeben. Im Rahmen der Bauarbeiten des Staatlichen Bauamtes Nürnberg ist die Regnitzbrücke im Zuge Herzogenaauracher Damm seit Frühjahr 2016 bis voraussichtlich Ende Nov. 2016 gesperrt. Mit Sperrung der Regnitzbrücke hatte sich in der Leipziger Straße ein erheblicher Schleichverkehr von Süd nach Nord entwickelt. Verkehrsteilnehmer nutzten aus Richtung Süden (Fürther Straße) die Leipziger Straße als Abkürzung, um auf die offiziellen Umleitungsstrecke Büchenbacher Damm zu gelangen.

In Abstimmung mit der Polizei wurde daraufhin (Anfang Mai 2016) die Einfahrtsregelung in der Leipziger Straße umgedreht. Die Einfahrt in die Leipziger Straße an der Einmündung Herzogenaauracher Straße wurde für den Kfz-Verkehr, ausgenommen Radfahrer, gesperrt. Die Zufahrt in die Leipziger Straße ist seitdem für den Kfz-Verkehr (ausschließlich Anlieger) nur aus Richtung Norden möglich. Der unzulässige Schleichverkehr durch die Wohnstraße Leipziger Straße von Süd nach Nord konnte so in Verbindung mit polizeilichen Kontrollen praktisch unterbunden werden.

Die Interessengemeinschaft der Anwohner Leipziger Straße beantragt nun die Beibehaltung dieser temporären Regelung und somit die dauerhafte Umdrehung des Einfahrverbotes von Nord auf Süd (vgl. Anlage).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die temporäre Umdrehung der Zufahrtsregelung aus Sicht der Verwaltung und der Polizei während der Sperre Herzogenaauracher Damm durchaus bewährt hat.

Die nachfolgend genannten kritischen Punkte bei einer dauerhaften Umdrehung können im Rahmen eines Probelaufs in der Praxis bewertet werden:

1) Vermehrt Linksabbiegevorgänge an der LSA Büchenbacher Damm / Leipziger Straße:

Diese Abbiegebeziehung ist bereits länger unfallauffällig. Daher wurde durch die Unfallkommission (Protokoll vom 09.06.2015) festgelegt, die LSA mit separaten Linksabbiegersignalen auszustatten. Somit wird eine Trennung der Freigabe der Linksabbieger vom Gegenverkehr und damit eine gesicherte Führung erreicht. Diese Umrüstung der Anlage soll im Zuge des Ausbaus des Büchenbacher Damms (März - November 2017) erfolgen und ist somit zeitlich absehbar. Bis dahin ist ein vermehrtes Linksabbiegen eher kritisch zu sehen.

2) Evtl. „Neu entstehende“ Einmündung der Leipziger Straße auf den Herzogenaauracher Damm: Bei Umdrehung der Zufahrtsbeschränkung könnte sich der hier ausfahrende Verkehr erhöhen. Die ausfahrenden Verkehrsmengen bei einer dauerhaften Umdrehung der Zufahrtsbeschränkung sind nicht abschätzbar. Vor allem das Linkseinbiegen kann kritisch werden, da dies bereits im Aufstell- (Rückstau-)Bereich der LSA mit der Fürther Straße stattfindet. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf dem Herzogenaauracher Damm sind teilweise keine ausreichenden Zeitlücken zum Einbiegen vorhanden.

Grundsätzlich bleibt jedoch die Durchfahrt der Leipziger Straße von Nord nach Süd gesperrt, so dass es sich, abgesehen vom bereits jetzt berechtigten Anliegerverkehr, um „unberechtigten Durchgangsverkehr“ handeln würde.

3) Nachteilige Auswirkungen für Gewerbebetriebe in der Dresdener Straße:

Aus südlicher oder westlicher Richtung muss zum Erreichen der Gewerbebetriebe Dresdener Straße die Äußere Brucker Straße weiter Richtung Norden befahren werden, um dann an der LSA

mit der Langfeldstraße einen U-Turn zu machen. Dort evtl. entstehende Konflikte sind ohne detaillierte Zahlen nicht abschätzbar.

4) Auswirkungen während der Bauzeit „Sanierung Büchenbacher Damm 2017“.
Im Jahr 2017 ist die Sanierung des Regnitz-Talüberganges „Büchenbacher Damm“ geplant. Die Ausweichverkehre werden sich vor allem auf den Herzogenaauracher Damm konzentrieren. Daher könnten sich die Effekte aus den Punkten 1 und 2 temporär verstärken.

Resümee:

Obwohl einige vorgenannte Aspekte eher gegen eine dauerhafte Umdrehung der Zufahrtsbeschränkung sprechen und die eigentlichen Verkehrsmengen aufgrund der derzeitigen Sperrung des Herzogenaauracher Dammes nicht abgeschätzt werden können, kommen Verwaltung und Polizei im Rahmen des Abwägungsprozesses zum Ergebnis, dass für die Zeit nach der Wiederöffnung des Herzogenaauracher Dammes (voraussichtlich Ende Nov. 2016) ein ca. 3-monatiger Probelauf gestartet werden kann. Im Zuge dieses Probelaufs können etwaige negative Auswirkungen festgestellt und ausgewertet werden.

Sollten sich Sicherheitsdefizite einstellen, wird der Probelauf in Abstimmung mit Polizei beendet und die ursprüngliche Beschilderung wieder hergestellt. Über die Ergebnisse des Probelaufes werden die Ausschussmitglieder umfassend informiert.

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

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 5.4

613/105/2016

Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße - Gebbertstraße

Die Verwaltung hatte im Jahr 2014 verwaltungsintern geprüft, in wieweit das Zulassen des Linksabbiegens an der Lichtsignalanlage Gebbertstraße / Luitpoldstraße aus Richtung Osten (Luitpoldstraße) in Richtung Süden (Gebbertstraße) möglich ist bzw. welche Auswirkungen damit verbunden sind.

Untersucht wurden sowohl die baulichen Aspekte, die verkehrstechnischen Gegebenheiten sowie die konzeptionellen Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz.

Ergebnisse:

- Die Einrichtung einer Linksabbiegerspur ist markierungs- / beschilderungs- und signaltechnisch (Hardware) möglich.
- Die zusätzliche Signalphase für die Linksabbiegerspur ist signaltechnisch (Software) unter Beibehaltung der Umlaufzeit nicht möglich. Eine einheitliche Umlaufzeit ist jedoch für die Grüne Welle entlang des Streckenzuges von der Bismarckstraße – Schillerstraße – Loewenichstraße bis zur Henkestraße notwendig. Es müsste die Umlaufzeit aller Anlagen auf dem Streckenzug erhöht werden, was nachteilige Auswirkungen auf die Wartezeiten der Fußgänger/Radfahrer und den ÖPNV zur Folge hat. Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt wird sinken.
- Die Verdeutlichung des 5. Knotenarmes (in die Busspur Zollhaus) per Spurtafel und Freigabezeit im Signalprogramm ist nicht trivial. Die Fahrgeometrie für den Bus würde sich jedoch verbessern.
- Schleppkurvenprüfung: Für das Bemessungsfahrzeug Gelenkbus wird voraussichtlich ein Umbau der Eckausrundung im 4. Kreuzungsquadranten notwendig.
- Die Spuraufteilung aus Richtung Westen (Luitpoldstraße) ist umzugestalten. Es sind 3 Varianten möglich, wobei 2 Varianten nicht leistungsfähig sind. Die 3. Variante wäre knapp leistungsfähig.
- Die Änderung der Spuraufteilung aus Richtung Westen (Luitpoldstraße) nach Variante 3 birgt folgende Nachteile:
 - o der Bus aus der Haltestelle muss (*immer*) verschwenken
 - o ungünstige Fahrgeometrie für Geradeausfahrer
 - o Provokation von Unfällen im Längsverkehr.
- Das angestrebte Ziel, den Rückstau im Zollhausviertel „verträglich“ zu halten, kann nicht garantiert werden.
- Die zu erwartende Verkehrsverlagerung der Linksabbieger vom Knotenpunkt Luitpoldstraße / Hartmannstraße wurde ermittelt und durch das Verkehrsmodell bestätigt. Die Verkehrsverlagerung (ca. 1.000 Kfz/d) von der Hartmannstraße in die Gebbertstraße ist städteplanerisch unerwünscht (mehr Wohnbebauung in Gebbertstraße). Es gibt zudem nachteilige Auswirkungen auf die Lichtsignalanlage Gebbertstraße / Henkestraße.

- Die Steuerungsstrategien für diese Abbiegebeziehung wurden in den letzten Jahren auf die Hartmannstraße und Henkestraße ausgelegt und mittels Schaltung von Diagonalgrün und 2-feldigem Rechtssignal optimiert. Die notwendige Grünzeit für den neuen Linksabbieger wäre konträr zu dieser Strategie.
- Die notwendige Grünzeit für den neuen Linksabbieger wäre auch konträr zur im Bestand koordinierten Nord-/Süd-Richtung.
- Die Änderung der Spuraufteilung aus Richtung Westen (Luitpoldstraße) nach Variante 3 hat weitere folgende Auswirkung: Durch den Wegfall des Linksabbiegens am Knotenpunkt Gebbertstraße / Luitpoldstraße müsste (um das Gebiet Zollhaus nach Norden hin nicht komplett zu isolieren) das Geradeausfahren an der Stubenlohstraße wieder erlaubt werden. Diese erneute Änderung an der Verkehrsführung im Zollhausviertel ist den Anwohnern nicht vermittelbar. Weitere ungewünschte Verkehrsverlagerungen sind nicht auszuschließen.

Fazit:

- Das Zulassen des Linksabbiegens an der Lichtsignalanlage Gebbertstraße / Luitpoldstraße aus Richtung Osten (Luitpoldstraße) in Richtung Süden (Gebbertstraße) ist baulich und hardwareseitig möglich.
- Softwareseitig sowie in Anbetracht der konzeptionellen Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz muss dringend davon abgeraten werden. Die Nachteile überwiegen deutlich im Vergleich zum Nutzen für einige wenige Linksabbieger.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Volleth soll diese Mitteilung zur Kenntnis mit einem zusätzlichen Vortrag in den nächsten UVPA mit wenigen Tagesordnungspunkten vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Volleth soll diese Mitteilung zur Kenntnis mit einem zusätzlichen Vortrag in den nächsten UVPA mit wenigen Tagesordnungspunkten vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 5.5

VI/075/2016

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 6

31/117/2016

Ergebnisse und Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes Erlangen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Insgesamt ist eine sehr positive Entwicklung im Bereich der CO₂-Emissionen zu verzeichnen. Mit einem Rückgang der Emissionen um 24 % von 1990 bis 2014 wird das EU-Ziel von 20 % bis 2020 bereits heute erfüllt. Die Einsparungen und Effizienzsteigerung, die nach EU-Zielen eine Energieverbrauchsreduktion um 20 % vorsehen, werden bei weitem noch nicht erreicht. Der Endenergieverbrauch hat bis 2014 um 14 % zugenommen (siehe Abbildung 1). Durch verstärkte Sanierungsmaßnahmen, Effizienzsteigerungen der eingesetzten Technik und besonders einem bewussten und sparsamen Umgang mit Energie muss hier die erforderliche Trendwende erzielt werden.

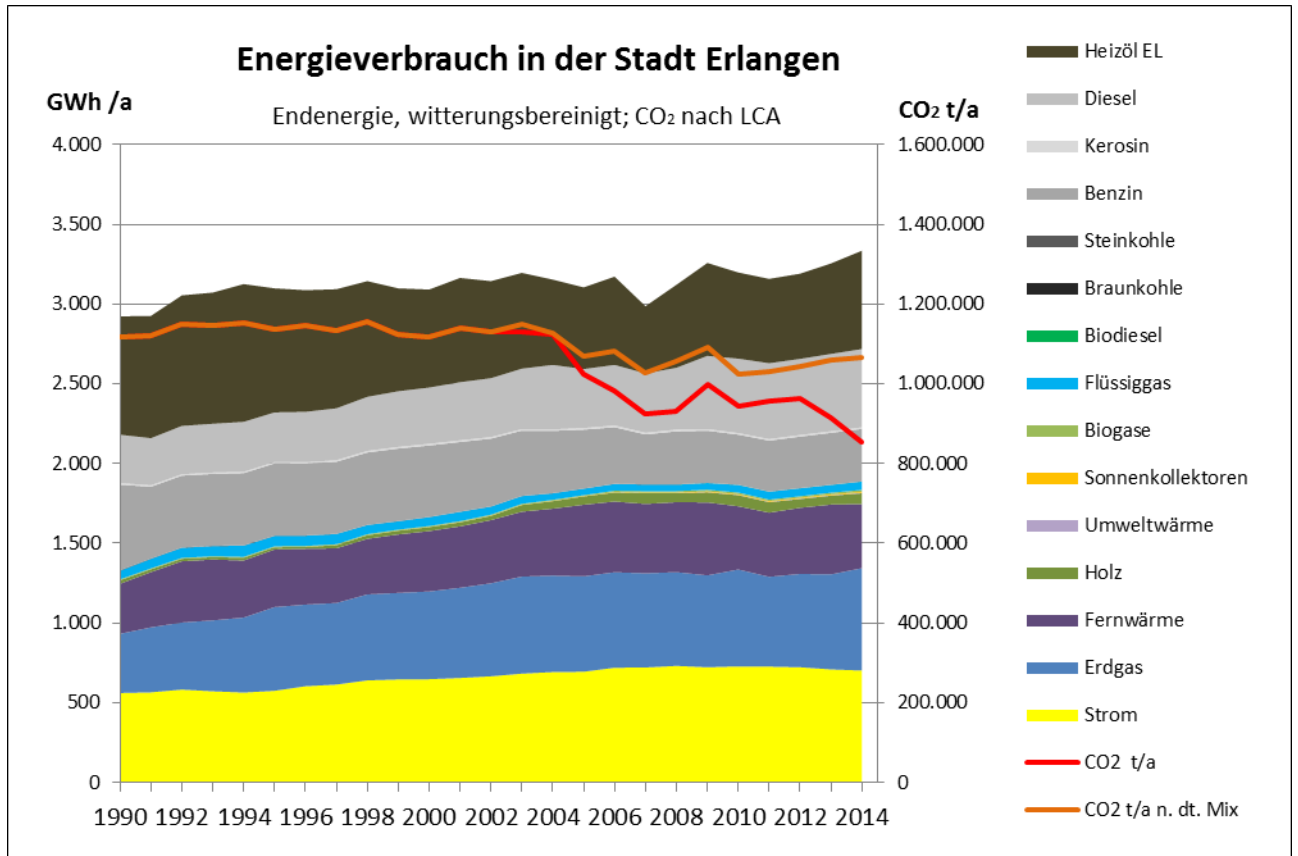


Abb. 1: Entwicklung Energieverbrauch in der Stadt Erlangen

Quelle: IKSK ER, S. 23 – EVF nach EcoSpeed Region

Aufbauend auf der aktuellen Energieverbrauchs- und CO₂-Emissionsentwicklung wurden, unter Berücksichtigung der Einsparpotenziale und dem Ausbau der erneuerbaren Energien, Szenarien für die zukünftige energetische Versorgung in Erlangen entwickelt.

Es werden zwei denkbare Szenarien abgebildet. Das **Basis-Szenario** zeigt die Fortführung der bisherigen Entwicklung. Da sich die Stadt Erlangen schon in der Vergangenheit für den Klimaschutz engagiert hat und sich auf einem günstigen Entwicklungspfad befindet, ist davon auszugehen, dass in Zukunft weitere zusätzliche Potenziale erschlossen werden.

Im **Klimaschutz-Szenario** wird angenommen, dass durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit ein zusätzlicher Wachstumsschub der erneuerbaren Energien generiert werden kann und eine verstärkte energetische Sanierung stattfindet.

Tab. 1: Mögliche Deckungsgrade durch erneuerbare Energien, sowie CO₂- und Endenergieeinsparung in den verschiedenen Szenarien

	Deckungs- grad Strom	Deckungs- grad Wärme	Emissionen CO ₂ ggü. 1990	Bedarf Endenergie ggü. 1990
2020				
Basis	6%	6%	-31%	9%
Klimaschutz	8%	6%	-32%	-2%
2030				
Basis	8%	7%	-39%	6%
Klimaschutz	12%	8%	-43%	-9%

Aufgrund des großen Flächenbedarfs für Wohn- und Infrastruktur fallen die Flächen für erneuerbare Energien im Stadtgebiet gering aus. Das größte Potenzial liegt deshalb in der Photovoltaik und Solarthermie auf Dachflächen. Der aktuelle und potentielle Deckungsgrad der Strom- und Wärmeversorgung durch erneuerbare Energien im Stadtgebiet ist dementsprechend gering (siehe Tabelle 2).

Ein Zukauf von erneuerbaren Energien, die außerhalb des Stadtgebietes erzeugt werden, ist notwendig und wird bereits heute intensiv von den ESTW umgesetzt (83,4% Grünstrom im Energiemix). Dadurch konnten die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 deutlich reduziert werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe, die nur gelingen kann, wenn alle Akteure der Stadtgesellschaft ihren aktiven Beitrag leisten. Deutlich wird dies bei der Betrachtung des Energieverbrauchs nach Sektoren, der aufschlüsselt dass die Wirtschaft für 48,6 %, der Verkehr für 27,1 %, die privaten Haushalte für 22,6 % und die kommunalen Liegenschaften für nur 1,7% des Energieverbrauches verantwortlich sind (siehe Abb. 3). Trotzdem kommt der Stadtverwaltung eine besondere Verantwortung zu, da sie Planungsvoraussetzungen schafft und als Vorbild agiert.

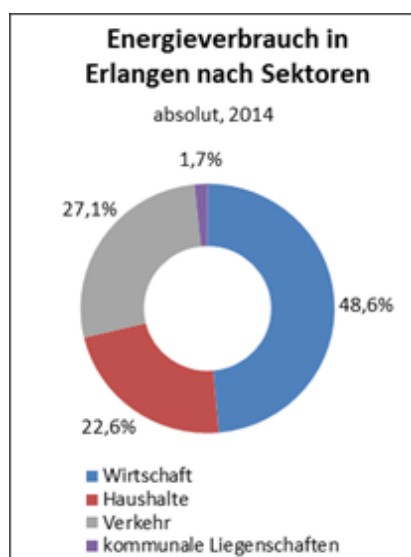


Abb. 3: Energieverbrauch nach Sektoren/ Quelle: IKSK ER 2016, EVF nach EcoSpeed Region

Im Rahmen der Akteursbeteiligung (Anhang IKSK ab Seite 43) wurde erhoben, welche Maßnahmen zu Klimaschutz und Energiewende bereits von den städtischen Ämtern, Eigenbetrieben und Tochterunternehmen umgesetzt werden. Dies sind unter anderem die

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes, die Mitarbeit in der AG Energieversorgung, das städtische Zuschussprogramm energetische Gebäudesanierung, kostenlose Energie- und Stromsparberatung, die Sanierung kommunaler Liegenschaften, die Erarbeitung eines Fuhrparkmanagements, der Bezug von Ökostrom in allen Liegenschaften, der energiewirtschaftliche Ausbau des Klärwerkes, die Planung energieeffizienter Neubaugebiete, die Veranstaltung eines Nachhaltigkeitsfestes, Öffentlichkeitsarbeit zu Klimaschutz und Nachhaltigkeit, Stadtteilaktionen zur Gebäudesanierung, die Anschaffung von Elektro-Dienstfahrzeugen und Lastenfahrrädern, der kostenlose Verleih von Energiemessgeräten, die Planung und Errichtung von Fahrradabstellanlagen, die Förderung des Radverkehrs uvm.

Aus den Analysen des Klimaschutzkonzeptes und den Ergebnissen der Akteursbeteiligung wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog abgeleitet (siehe Anlage S. 136-172). 34
Maßnahmenvorschläge wurden erarbeitet, die die bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen ergänzen und noch ausbaufähige Potentiale identifizieren.

Die Maßnahmenempfehlungen für die Stadt umfassen dabei unter anderem Informationsveranstaltungen für kleine und mittlere Unternehmen, die finanzielle Förderung von Klimaschutzaktionen von Vereinen, die Vernetzung der lokalen Akteure durch den Ausbau der Erlanger Klimaallianz, die Intensivierung von Klimaschutz und Klimaanpassung in der Bauleitplanung oder die Umstellung ausgewählter Stadtquartiere auf LED-Straßenbeleuchtung.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Maßnahmen müssen im Umfang der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Kapazitäten und im Rahmen der fachlichen Zuständigkeiten umgesetzt werden. Für einige der Maßnahmen stehen Fördergelder zur Verfügung, z.B. durch das BMUB/PTJ.

Die Maßnahmen sind in kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungs horizonte eingeteilt und nach drei Prioritätsstufen kategorisiert. In die Prioritätsstufe 1 werden die Maßnahmen eingeordnet, die eine zentrale Funktion einnehmen und für die weiteren Entwicklungen von großer Bedeutung sind. Aber auch solche, deren Entwicklung und Umsetzung im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes bereits in die Wege geleitet wurden. Der Prioritätsstufe 2 sind die Maßnahmen zugeordnet, die andere Maßnahmen im Vorgang erfordern oder deren Zuständigkeiten erst geklärt werden müssen. Maßnahmen, die für die CO₂-Minderung und Energieeinsparung nachrangig zu betrachten sind oder aktuell vorrausichtlich nicht wirtschaftlich zu gestalten sind, werden der Prioritätsstufe 3 zugeordnet.

Um die Umsetzung der Maßnahmen zu forcieren wird ausdrücklich empfohlen, einen Antrag auf Förderung eines/r Klimaschutzmanagers/in beim BMUB/PTJ zu stellen. Aufgaben des Klimaschutzmanagements sind die zusätzliche Koordination von Projekten, Unterstützung bei Kampagnen, Intensivierung von Netzwerken etc. Die Stelle eines Klimaschutzmanagers, der diese Funktionen übernimmt, wird vom BMUB/PTJ für drei Jahre mit 65 % (erhöhte Förderquote von bis zu 90 %) gefördert. Im Anschluss daran kann eine Folgeförderung für zwei weitere Jahre beantragt werden.

Das BMUB vergibt diese Förderung nur an Kommunen, welche ein eindeutiges Bekenntnis zum Klimaschutz abgeben und das komplette Klimaschutzkonzept beschließen. Fördervoraussetzung ist eine Beschlussfassung mit dem unter „I. Antrag“ formulierten Wortlaut.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Folgekosten € bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 7

31/118/2016

**Zwischenbericht des Amtes 31 - Budget und Arbeitsprogramm 2016 (Stand
30.09.2016)**

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 30 09 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 30.09.2016 – wird zur Kenntnis genommen.
Mit der unter Punkt 4.3 des Zwischenberichtes aufgeführten Verschiebung der 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 30.09.2016 – wird zur Kenntnis genommen.
Mit der unter Punkt 4.3 des Zwischenberichtes aufgeführten Verschiebung der Arbeiten in das nächste Haushaltsjahr besteht Einverständnis.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 8

30/038/2016

Änderung der Satzung für die Erhebung einer Straßenreinigungsgebühr; Erlass einer Änderungssatzung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der laufende Kalkulationszeitraum der Straßenreinigungsgebühren 2015 und 2016 endet zum 31.12.2016.

Die Verwaltung hat die Straßenreinigungsgebühren für die Jahre 2017 und 2018 kalkuliert.

Der Gesamtaufwand der Straßenreinigungskosten für den Gebühren- und Nichtgebührenbereich stieg von 2,139 Mio. € im Jahr 2014 auf 2,696 Mio. € für jedes Jahr des 2-jährigen Kalkulationszeitraumes 2017 bis 2018.

Die Ende 2014 noch vorhandenen Überschüsse aus der Gebührenfortschreibung in Höhe von 460.000 € wurden im laufenden Kalkulationszeitraum planmäßig abgebaut und den Bürgerinnen und Bürgern weitestgehend wieder gutgebracht. Ende 2016 wird dieser Überschuss nur noch ca. 56.000 € betragen und damit ein um ca. 400.000 € geringerer Betrag zur Kostenentlastung der Straßenreinigung zur Verfügung stehen.

In der Kalkulation wurden alle feststehenden sowie sich abzeichnenden Veränderungen künftiger Personal-, Fahrzeug- und sonstiger Sachkosten berücksichtigt.

Deutliche Kostensteigerungen sind insbesondere bei den Personalkosten (tarifliche Steigerungen, zwei zusätzliche Planstellen für Straßenreiniger); bei den kalkulatorischen Kosten für die

geplante Umstellung auf akkubetriebene Arbeitsgeräte sowie die erforderlichen Ersatzbeschaffungen im Klein- und Großgerätebereich; bei den Verwaltungskostenerstattungen an die Stadt Erlangen sowie erstmals anteilige Kosten für den Neubau des EB 77 zu verzeichnen.

Eine besondere Unwägbarkeit stellt stets die Intensität der im Kalkulationszeitraum liegenden Winter dar. So konnte die Straßenreinigung nur ca. zur Hälfte der eingeplanten durchschnittlichen Personalkosten für Winterdienst entlastet werden. Um auf diese unplanbare Größe mit ihren finanziellen Folgen zeitnah reagieren zu können, wurde ein Kalkulationszeitraum von 2 Jahren gewählt.

Der Gesamtaufwand der Straßenreinigung setzt sich aus folgenden Teilbeträgen zusammen:

- **Nichtgebührenbereich** (ohne städt. Eigenanteile für Mittelstreifen, gesetzlich ggf. erweiterte Anteile für das Allgemeininteresse an sauberen Straßen)

ca. 20,6 %	0,554 Mio. €/a
-------------------	-----------------------

- **Gesamter Gebührenbereich** (inkl. städt. Eigenanteile für Mittelstreifen, gesetzlich ggf. erweiterte Anteile für Allgemeininteresse an sauberen Straßen)

ca. 79,4 %	2,142 Mio. €/a
-------------------	-----------------------

 - davon Einfachreinigung (nur Fahrbahnen)

ca. 54,8 %	1,476 Mio. €/a
------------	----------------

 - davon Mehraufwandsreinigung (Fahrbahnen und Gehwege; Reinigungsklassen X, Y, Z)

ca. 24,6 %	0,666 Mio. €/a.
------------	-----------------

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

a) Kalkulationsergebnis für den Kalkulationszeitraum 2017 bis 2018

Am 23.10.2014 beschloss der Stadtrat mehrheitlich einen 10%igen städtischen Pflichtanteil und zusätzlich einen erweiterten städtischen Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 5% der gebührenfähigen Kosten. Mit dieser Entscheidung näherte sich die Stadt Erlangen der Empfehlung des BKPV im Beratungsvermerk vom 20.08.2008 – der Auskömmlichkeit mit dem städtischen Pflichtanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 10% der gebührenfähigen Kosten – weiter an.

Während mit dem 10%igen Pflichtanteil alle Reinigungsklassen X, Y und Z des Mehrfachreinigungsgebietes entlastet werden, erfahren die Reinigungsklassen mit den höchsten Reinigungshäufigkeiten Y und Z, die sich in der Innenstadt befinden, mit dem erweiterten städtischen Eigenanteil eine gezielte zusätzliche Entlastung. Auch heute erscheint die städtische Unterstützung dort am notwendigsten, wo die höchste Verschmutzung durch die Allgemeinheit zu erwarten ist. Dies betrifft in der Reinigungsklasse Y ca. 260 Grundstücke und in der Reinigungsklasse Z ca. 115 Grundstücke.

In Fortsetzung der schrittweisen Annäherung an die Empfehlung des BKPV schlägt die Verwaltung vor, für den neuen 2-jährigen Kalkulationszeitraum 2017 und 2018 den erweiterten Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt von 5% auf 4% zu senken, was einer Einsparung für den städtischen Haushalt für diesen Teil von 21.418 €/a entspricht.

Bisherige Gebührensätze (2015 bis 2016), gem. Beschluss des Stadtrates vom 23.10.2014

	einfache Fahrbahn- reinigung	Reinigungs- klasse X	Reinigungs- klasse Y	Reinigungs- klasse Z
15 % Eigenanteil (EA) Allgemeininteresse; Summe EA: 254.884 €/a; Gebühr je RM/a:	3,48 €	9,72 €	24,84 €	33,60 €

Neue Gebührensätze (2017 bis 2018)

Hinweis: Die Tabelle zeigt Varianten mit unterschiedlichen Eigenanteilen am Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt, sowie die **vorgeschlagene Variante mit einem Eigenanteil von 14%**.

	einfache Fahrbahn- reinigung	Reinigungs- klasse X	Reinigungs- klasse Y	Reinigungs- klasse Z
Variante 10 % EA Summe EA: 214.183 €/a; Gebühr je RM/a: Veränderung in Prozent: Veränderung in €/RM/a:	4,44 € +27,59 % +0,96 €/RM/a	12,24 € +25,93 % +2,52 €/RM/a	42,84 € +72,46 % +18,00 €/RM/a	58,20 € +73,21 % +24,60 €/RM/a
Variante 14% EA Summe EA: 299.856 €/a; Gebühr je RM/a: Veränderung in Prozent:	4,44 € +27,59 % +0,96 €/RM/a	12,24 € +25,93 % +2,52 €/RM/a	33,72 € +35,75% +8,88 €/RM/a	45,72 € +36,07 % +12,12 €/RM/a
Variante 15 % EA Summe EA: 312.274 €/a; Gebühr je RM/a: Veränderung in Prozent: Veränderung in €/RM/a:	4,44 € 27,59 % +0,96 €/RM/a	12,24 € +25,93 % +2,52 €/RM/a	31,44 € +26,57 % +6,60 €/RM/a	42,72 € 27,14 % +9,12 €/RM/a

Anlage 2 zeigt eine Übersicht der Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Erlangen und in anderen bayerischen Städten. In Erlangen sind erstmals für die einfache Fahrbahnreinigung die höchsten Gebühren des Städtevergleiches erforderlich. Gleichzeitig liegen die Gebühren in den Mehraufwandsgebieten vergleichbarer Reinigungshäufigkeiten in Erlangen deutlich unter denen der anderen Städte.

b) Anteile der durch die Stadt Erlangen zu tragenden Straßenreinigungskosten

Städtische Eigenanteile sind grundsätzlich gebührenfähige Kosten, die neben den Kosten für den Nichtgebührenbereich von der Stadt Erlangen zu tragen sind.

Die städtischen Eigenanteile für Mittelstreifen - meist 4-spurige Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung und besonderem Gefährdungspotential – befinden sich i.d.R. im Anschlussgebiet des Straßenreinigungsbetriebes. Die erforderlichen Reinigungsaufwendungen werden daher auch weiterhin von der Stadt Erlangen durchgeführt und finanziert.

Der städtische Eigenanteil für die Mittelstreifen beträgt ab 2017 für 33.024 Reinigungsmeter 145.084,45 €/a.

Der städtische Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 10 % der gesamten gebührenfähigen Kosten beträgt ab 2017 214.183 €/a und wurde vom Kostenanteil der Mehraufwandsreinigungsklassen (X, Y, Z) abgesetzt.

Der darüber hinausgehende erweiterte Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 4% der gebührenfähigen Kosten beträgt ab 2017 85.673 €/a und entlastet die Reinigungsklassen Y und Z.

Im **Nichtgebührenbereich** summieren sich Kosten für Reinigungsleistungen städtisch bebauter und nichtbebauter Liegenschaften. Dies sind z.B. Radwege außerhalb des Anschlussgebietes, Bushaltestellen, Ampelanlagen, Brücken, Treppenanlagen, Unterführungen, Verkehrsinseln, Querungshilfen, Parkplätze, Parkbuchten und -streifen und öffentliche Plätze.

Der von der Stadt Erlangen zu finanzierende Aufwand betrug seit 2015 jährlich 440.212 €/a und steigt im kommenden Kalkulationszeitraum ab 2017 um 114.293 €/a auf 554.504 €/a.

Anlage 3 zeigt eine Zusammenstellung der durch die Stadt Erlangen zu übernehmenden Straßenreinigungskosten sowohl für den Nichtgebührenbereich als auch für die Eigenanteile.

Die Satzung zur Erhebung der Straßenreinigungsgebühren wird im § 2 durch Einfügung des neuen Abs. 3 in Umsetzung der letzten Änderung des Bayerischen Kommunalabgabengesetzes (KAG) aus 2016 ergänzt. Dies erleichtert die Vollstreckung der Gebührenforderungen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Beschluss und Vollzug der vorliegenden Satzung.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Sach- und Personalkosten der Stadt für Straßenreinigung (Eigenanteile und Nichtgebührenbereich); Anlage 3

1. Nichtgebührenbereich:

bisher 440.211 €/a,
ab 2017 554.504 €/a

2. Städtische Eigenanteile:

2.1. Allgemeininteresse 10%
bisher 169.923 €/a;

ab 2017: 214.183 €/a

2.2. Allgemeininteresse 5%

bisher 84.961,50 €/a;

Allgemeininteresse 4%

ab 2017: 85.673,25 €/a

2.3. Mittelstreifen

bisher 117.103 €/a;

ab 2017: 145.084,45€/a

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 Volleth soll dieser Tagesordnungspunkt nur als eine Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

TOP 9

32-1/046/2016

Verkehrsführung Fahrrad bei Baustellen; Fraktionsantrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 73/2016 vom 4.7.2016

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs.

Verbesserung der Information über bestehende Baustellen mit Umleitungsempfehlungen für den Radverkehr mit Feststellung der erforderlichen Personalkapazitäten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Anwendung des Leitfadens Baustellen der AGFK Bayern sofern - unter Betrachtung der Auswirkungen der Maßnahmen auf alle Verkehrsteilnehmer - möglich.

Darstellung der Baumaßnahmen mit Umleitungsempfehlung für den Radverkehr auf den städtischen Seiten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Fraktionsantrag Nummer 73/2016 vom 4.7.2016 beantragt die Grüne Liste Stadtratsfraktion, dass Baustellen, die den Radverkehr betreffen, nach Möglichkeit nach den Richtlinien des AGFK-Leitfadens "Baustellen" eingerichtet werden. Zudem wird beantragt, Baumaßnahmen, die voraussichtlich länger den Radverkehr beeinträchtigen, auf den städtischen Webseiten inkl. Umleitungsempfehlung bekannt gegeben werden. Begründet wird der Antrag damit, dass es für Erlangen als Gründungsmitglied der AGFK konsequent wäre, den AGFK-Leitfaden für Baustellen auf Erlanger Stadtgebiet als bindend zu betrachten. Hinsichtlich der vollständigen Begründung wird auf den als Anlage beigefügten Fraktionsantrag Bezug genommen.

Leitfaden Baustellen der AGFK

Rechtliche Einstufung

Die maßgeblichen Vorschriften zur Sicherung der Arbeitsstellen im Straßenraum sind die Straßenverkehrsordnung (StVO), die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95).

Der von der AGFK Bayern entwickelte Leitfaden zur Führung des Fuß- und Radverkehrs an innerörtlichen Baustellen stellt lediglich eine gute **Arbeitshilfe** für das Baustellenmanagement ausschließlich im Bereich der innerörtlichen Baustellen dar. Der Leitfaden berücksichtigt die einschlägigen Regelwerke und gibt **Empfehlungen**, die vorrangig auf eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs abzielen und die damit auch eine Einschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs bewirken können. Eine rechtsverbindliche Wirkung entfaltet der Leitfaden nicht.

Die Verkehrsbehörde hat die Verkehrssicherheit daher in einer Gesamtbetrachtung der Auswirkungen der Maßnahmen auf alle Verkehrsteilnehmer, auch ggf. unter Einbeziehung der Umleitungsstrecken zu prüfen. Der Leitfaden und die darin enthaltenen Musterpläne ersetzen nicht die Vorgaben und Regelungen der geltenden Regelwerke und Regelpläne der RSA.

Verwaltungsverfahren Baustellen

Auf Antrag der Baufirma erlässt das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt nach Beteiligung der städtischen Fachdienststellen ggf. der Polizei eine Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen zur Absicherung der Baustelle und ggf. Führung des Verkehrs. Vor dem Erlass der Anordnung findet ein Abwägungsprozess statt, in dem die Belange der Verkehrssicherheit sowie die Interessen aller Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer, Individualverkehr usw.) zu berücksichtigen sind.

Die Erstellung der Beschilderungspläne erfolgt auf Grundlage der vorgenannten Vorschriften - insbesondere der RSA 95 - mit der Spezialsoftware Dr. Haller, die zur Erstellung des Zeichenprogramms CoreIDRAW Graphics Suite X 7 verwendet. Die in dieser Software hinterlegten Regelpläne mit Verkehrszeichenkatalog sind schnell und leicht zu bearbeiten bzw. zu verändern. Im Zuge der Erstellung der Verkehrszeichenpläne achten die SachbearbeiterInnen bereits jetzt u. a. darauf, dass eine Barrierefreiheit (Anrampungen für Fußgänger und Radfahrer) angeordnet wird.

Die Musterpläne des Leitfadens Baustellen der AGFK sind in einem Format des Microsoftproduktes "Microsoft PowerPoint" hinterlegt. Dieses Format ist mit der Software Dr. Haller nicht kompatibel. Eine Verwendung der Musterpläne des Leitfadens ist aus Gründen einer effizienten Sachbearbeitung daher nicht umsetzbar.

Weiteres Vorgehen

Wie bereits oben erwähnt ist der Leitfaden "Baustellen" der AGFK Bayern bei den SachbearbeiterInnen Baustellen bekannt. Die darin enthaltenen Empfehlungen werden unter Betrachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmer sowie Aspekte der erforderlichen Verkehrssicherheit nach Möglichkeit berücksichtigt. Als verbindliche Rechtsvorgabe ist die RSA 95, die derzeit überarbeitet wird. Nach Auskunft der Obersten Baubehörde im

Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 20.9.2016 ist gegenwärtig noch nicht bekannt, wann mit einer Neufassung gerechnet werden kann.

Darstellung der Umleitungen des Radverkehrs auf den städtischen Seiten ***Derzeitiges Verfahren***

Gegenwärtig werden durch das Tiefbauamt auf der städtischen Karte im Netz die wichtigsten Baumaßnahmen im Stadtgebiet mit erheblichen Auswirkungen auf den Individualverkehr dargestellt (<http://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-1274/>). Dies sind in der Regel Vollsperrungen oder Teilsperren im Bereich von wichtigen Verkehrsverbindungen. Die Beschilderungs- bzw. Umleitungspläne sowie ggf. weitere verkehrliche Informationen werden vom Ordnungs- und Straßenverkehrsamt zur Verfügung gestellt.

Beantragte Erweiterung der Darstellung auch für den Radverkehr

Die Grüne Liste Stadtratsfraktion beantragt, dass **Baumaßnahmen, die voraussichtlich länger den Radverkehr beeinträchtigen, auf den städtischen Webseiten inkl. Umleitungsempfehlung bekannt gegeben werden sollen.**

Das im Antrag genannte "Beeinträchtigen" ist ein sehr dehnbarer Begriff, der in der StVO nicht definiert ist. Orientiert man sich an der eigentlichen Wortbedeutung, dann stellt eine Beeinträchtigung eine Beschränkung, eine Behinderung, Hemmung, Hinderung oder auch Störung dar. Eine Beeinträchtigung liegt demnach schon dann vor, wenn der Radverkehr anlässlich einer Baustelle nicht auf dem Radweg sondern auf der Fahrbahn verkehren muss. Eine Veröffentlichung all dieser Baustellen auf den städtischen Seiten wäre auf Grund der hohen Zahl von der Verwaltung ohne zusätzliche Personalkapazitäten nicht leistbar. Die Verwaltung geht daher davon aus, dass nur solche Baumaßnahmen zu veröffentlichen sind, die eine Umleitung des Radverkehrs notwendig machen. Im Rahmen eines Probelaufs bis zum 30.6.2017 soll eruiert werden, welcher Zeitaufwand bzw. Belastungen sich durch diese zusätzliche Aufgabe einstellen. Die zusätzliche Darstellung der Baumaßnahmen mit Umleitung für den Radverkehr soll wie schon die Veröffentlichung o. g. Baustellen im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamtes bleiben.

Nachdem in den Wintermonaten erfahrungsgemäß weniger Baustellen anfallen, wird der festgelegte Zeitraum bis 30.6.2017 von der Verwaltung als angemessen eingestuft, um aussagekräftige Informationen zu erhalten. Über das dann vorliegende Ergebnis werden die Ausschussmitglieder umfassend informiert.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Absicherung der Baustellen, die den Radverkehr betreffen, nach Möglichkeit (unter Betrachtung der Auswirkungen der Maßnahmen auf alle Verkehrsteilnehmer) nach dem Leitfaden Baustellen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern), anzuordnen.
2. Baumaßnahmen, die eine Umleitung des Radverkehrs längerfristig notwendig machen, sollen auf den städtischen Webseiten einschließlich Umleitungsempfehlung zunächst in einer Probephase bis zum 30.6.2017 veröffentlicht werden.
3. Die Ausschussmitglieder sind nach Ablauf und Auswertung des Probelaufs über das Ergebnis zu informieren.
4. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 73/2016 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Absicherung der Baustellen, die den Radverkehr betreffen, nach Möglichkeit (unter Betrachtung der Auswirkungen der Maßnahmen auf alle Verkehrsteilnehmer) nach dem Leitfaden Baustellen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern), anzuordnen.
6. Baumaßnahmen, die eine Umleitung des Radverkehrs längerfristig notwendig machen, sollen auf den städtischen Webseiten einschließlich Umleitungsempfehlung zunächst in einer Probephase bis zum 30.6.2017 veröffentlicht werden.
7. Die Ausschussmitglieder sind nach Ablauf und Auswertung des Probelaufs über das Ergebnis zu informieren.
8. Der Fraktionsantrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 73/2016 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 10

VI/076/2016

Landesgartenschau Erlangen 2024 - Weiteres Vorgehen nach Erteilung des Zuschlags

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 13. Mai 2016 hat die Stadt Erlangen vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz den Zuschlag für die Landesgartenschau 2024 erhalten. Die Landesgartenschau wird auf dem Gelände des Großparkplatzes und der Wöhrmühlinsel stattfinden.

Ziel der Stadt Erlangen ist es zum einen, die Wöhrmühlinsel und das innenstadtnahe Gebiet des Regnitzgrunds zwischen Wöhrmühlinsel und Großparkplatz nachhaltig und ökologisch aufzuwerten und zugleich ausgewählte, geeignete Teilbereiche behutsam für die Freizeitnutzung zu öffnen. Die Erlangerinnen und Erlanger kennen den genannten Bereich heute vor allem als Transitbereich zwischen dem Stadtwesten und der Innenstadt. Insbesondere auf der der Innenstadt zugewandten Seite des Wiesengrunds kommt es immer häufiger zu Konflikten zwischen Natur- und Umweltschutz, Landwirtschaft und „wilder“ Freizeitnutzung. In der Innenstadt nehmen Klagen von Anwohnern über Lärmbelästigungen durch Freizeitnutzung zu. Mit der Landesgartenschau soll es gelingen, ein Stück stadtnaher Natur und deren ökologischen Wert zu erhalten und ins Bewusstsein der Menschen zu rücken. Geeignete Teile der Wöhrmühlinsel sollen als stadtnahe Freizeitfläche zur Verfügung gestellt werden, und dadurch soll der Freizeitdruck auf andere, ökologisch empfindliche Bereiche im Wiesengrund und auf wohnortnahe Bereiche in der Innenstadt verringert werden.

Ziel der Stadt ist es zum anderen, den Großparkplatz städtebaulich zu entwickeln. Ein neues Stadtviertel soll entstehen. Die Funktion des Großparkplatzes als Parkplatz der Innenstadt soll dabei erhalten und die Zahl der Parkplätze ausgebaut werden, indem die jetzt ebenerdigen Stellplätze in Parkhäusern angeordnet werden. Erlangen wird sich in den kommenden Jahren stark verändern. Der Umzug des Siemens Standorts Mitte auf den neuen Siemens Campus sowie der Umzug großer Teile der philosophischen Fakultät in den Himbeerpalast werden den Schwerpunkt der Stadt weiter nach Süden verlagern. Mit der Bebauung des Großparkplatzes möchte die Stadt daher einen Impuls für die Alt- und Innenstadt setzen. Die Alt- und Innenstadt soll als lebenswerter Wohnort, als attraktives Arbeitsumfeld sowie als Standort für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie erhalten und gestärkt werden.

Die Landesgartenschau 2024 bietet die große Chance, an die in den 80er Jahren bundesweit beachteten „Grün in Erlangen“-Ausstellungen anzuknüpfen und in Zeiten tiefgreifender Veränderungen sowohl eine wichtige städtebauliche Entwicklung für Erlangen anzustoßen als auch das Thema „Grün in der Stadt“ wieder stärker ins Bewusstsein zu rücken. Dies steht ganz im Sinne der Idee des Instruments. So werden Landesgartenschauen heute als Impulsgeber für eine umweltgerechte Stadtentwicklung unter Berücksichtigung von sozialen Gesichtspunkten verstanden.

Die eingereichte Bewerbung stellt zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Ideensammlung und keine endgültige Planung dar. Für die weiteren Planungen und die Umsetzung der Landesgartenschau Erlangen 2024 soll eine tragfähige Interimsstruktur innerhalb der Verwaltung geschaffen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bisherige Beschlussfolge

- 15.10.2013 UVPA – Beschluss
„Machbarkeitsstudie Landesgartenschau“
- 26.03.2015 Stadtrat – Beschluss
„Weitere Planungsschritte um sich für eine der nächsten Gartenschauen zu bemühen“
- 10.11.2015 UVPA / 10.12.2015 Stadtrat – Beschluss
„Bewerbung um die Landesgartenschau 2024“
- 17.03.2016 Stadtrat – Mitteilung zur Kenntnis
„Abgabe Bewerbung um die Landesgartenschau 2024“
- 14.06.2016 UVPA / 30.06.2016 Stadtrat – Mitteilung zur Kenntnis
„Zuschlag: Landesgartenschau 2024 in Erlangen“

Aktueller Zeitplan Landesgartenschau 2024 (Anlage 1)

- 2016 - 2018 Wettbewerb Landesgartenschau Erlangen 2024
- 2018 - 2020 Entwurfsplanung und Bauleitplanung
- 2020 Ausschreibung
- 2021 - 2023 Baumaßnahmen und Erschließung
- 2024 Ausstellung
- ab 2025 Rückbau temporäre Ausstellung und Weiterentwicklung Großparkplatz

Wettbewerbsverfahren (Anlage 2)

- *Auslobung des Wettbewerbs*
Aktuell unternimmt die Verwaltung Vorüberlegungen zur Aufgabenstellung und zur Auslobung des Wettbewerbs zur Landesgartenschau Erlangen 2024. Die Auslobung soll dem Stadtrat Mitte 2017 zur Entscheidung vorgelegt werden. Die Auslobung wird alle für den Wettbewerb relevanten Aspekte berücksichtigen. Insbesondere betrifft dies die Aspekte Umwelt- und Naturschutz/Ökologie, Hochwasser, städtebauliche Entwicklung Großparkplatz und Verkehr.
- *Art des Wettbewerbs*
Vorgesehen ist ein zweiphasiges Wettbewerbsverfahren. Die erste Phase steht allen Teilnahmeberechtigten (Arbeitsgemeinschaften aus Architekten, Stadtplanern und Landschaftsarchitekten) offen. Für die zweite Phase können sich Teilnehmer der ersten Phase qualifizieren. Die Auswahl der Teilnehmer für die zweite Phase sowie die Auswahl der Preisträger trifft das Preisgericht.
Die Phasen werden sich in ihrer Bearbeitungstiefe unterscheiden. In der ersten, offenen Phase sollen räumliche Ideen und Konzepte entwickelt werden. Die zweite Phase dient der Vertiefung und Ausarbeitung der einzelnen Entwürfe hin zu einem umsetzbaren Gesamtkonzept.

Einbindung der Öffentlichkeit in das Wettbewerbsverfahren (Anlage 2)

- *Vor und im Wettbewerb*

Die Stadt Erlangen hat im Mai 2016 das Leitbild „Gute Bürgerbeteiligung in Erlangen“ beschlossen. Der Wettbewerb Landesgartenschau Erlangen 2024 muss daher nicht nur die komplexen inhaltlichen Aufgabenstellungen gewährleisten. Er muss auch den Anforderungen des Leitbilds so weit wie möglich entsprechen. Im vorgeschlagenen Wettbewerbsverfahren gibt es daher Möglichkeiten für die *Information* der Öffentlichkeit. Darüber hinaus gibt es Möglichkeiten für die *Beteiligung* der Öffentlichkeit. Daneben gibt es aufgrund der rechtlichen Voraussetzungen des Wettbewerbsverfahrens auch Zeiträume, in denen keine aktive Beteiligung möglich ist. Leitgedanke ist daher, geeignete Zeitpunkte für Information und Beteiligung zu identifizieren und dann so viele Möglichkeiten wie möglich zu schaffen.

Bereits in der Vorbereitung der Auslobung ist daher eine erste Beteiligung vorgesehen. Bürgerinnen und Bürgern soll so die Möglichkeit gegeben werden, so frühzeitig wie möglich eigene Ideen und Anforderungen in die Aufgabenstellung des Wettbewerbs einzubringen.

Nach der ersten Phase werden die Bürgerinnen und Bürger über die Auswahl der Teilnehmer für die zweite Phase informiert. Die einzelnen Arbeiten und die Einschätzung des Preisgerichts werden vorgestellt.

In der zweiten Wettbewerbsphase ist eine weitere Beteiligung vorgesehen. Die qualifizierten Arbeitsgemeinschaften stellen ihre Ideen für Erlangen öffentlich vor und stehen den Bürgerinnen und Bürgern für Rückfragen und Anregungen zur Verfügung. Die Arbeitsgemeinschaften bekommen dann Gelegenheit, diese Inhalte in ihre Konzepte einzuarbeiten.

Nach der zweiten Phase werden die Bürgerinnen und Bürger über die Entscheidung des Preisgerichts informiert. Die Preisträger und ihre Arbeiten werden vorgestellt. Der Stadtrat trifft die Entscheidung, welche Wettbewerbsarbeit Grundlage für die weiteren Planungen wird.

Der Wettbewerb wird inhaltlich wie üblich durch ein qualifiziertes externes Büro betreut. Darüber hinaus soll der Wettbewerb auch durch ein qualifiziertes externes Büro kommunikativ begleitet und moderiert werden.

▪ *Nach dem Wettbewerb*

Nach dem Wettbewerb soll die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger auch im weiteren Verlauf gewährleistet werden. Als erster Schritt sind themenbezogene Beteiligungsformate geplant, in denen Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, gemeinsam mit der prämierten Arbeitsgemeinschaft das Konzept für die Landesgartenschau Erlangen 2024 zu vertiefen.

Kommunikation

Unabhängig vom Wettbewerb soll die Öffentlichkeit im gesamten Prozess stetig über die Landesgartenschau Erlangen 2024 und den Stand der Planungen informiert werden.

▪ *Information und Kommunikation*

Ein professionelles Kommunikationsmanagement soll eingerichtet werden, das den Informationsfluss in unterschiedlichen Medien (digital und Print) sicherstellt.

▪ *Forum Landesgartenschau*

Ein Forum zur Begleitung des Planung- und Umsetzungsprozesses soll eingerichtet werden. Vorbild könnte das Forum Verkehrsentwicklungsplan sein. Das Forum steht Allen

offen, die sich aktiv einbringen wollen. Besonders Naturschutzverbände, Gartenbau- und Landschaftsplanungsverbände, örtliche Gartenverbände, aktuelle und künftige Nutzer und Betroffene sowie lokale Institutionen, Vereine und Initiativen sind angesprochen. Das Forum tagt in regelmäßigen Abständen.

▪ *Freundeskreis Landesgartenschau*

Der Freundeskreis Landesgartenschau Erlangen hat sich bereits 2015 gebildet. Er hat die Bewerbung Erlangens um die Landesgartenschau unterstützt und will sich auch im weiteren Prozess positiv einbringen.

Ökologische Gesamtausrichtung

Die Landesgartenschau findet teilweise in einem ökologisch sensiblen Bereich statt. Gespräche mit der Unteren Naturschutzbehörde, dem Naturschutzbeirat und den großen Naturschutzverbänden haben das Bewusstsein dafür bestätigt und vertieft. Naturschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit bilden daher weiterhin einen Schwerpunkt in der Planung. Auf diese Belange muss – über die Einbindung des Umweltamts hinaus – organisatorisch und strukturell entsprechend reagiert werden.

Der Naturschutzbeirat wird daher weiterhin eng und regelmäßig eingebunden. Zusätzlich soll eine wissenschaftliche Begleitung mit ökologischer Ausrichtung eingerichtet werden. Sie soll die ökologischen Anforderungen bündeln und als Schnittstelle zwischen den Anforderungen des Naturschutzes und der Naturschutzverbände sowie der konkreten Planung und Realisierung der Landesgartenschau fungieren. Die Verwaltung steht aktuell im Austausch darüber, wie diese Begleitung organisatorisch aufzustellen ist.

Als zentraler erster Schritt ist vorgesehen, die vorhandenen ökologischen Bestandsdaten zum geplanten Ausstellungsgelände zu aktualisieren. Die Ergebnisse bilden eine wichtige Grundlage für die Auslobung des Wettbewerbs.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Organisation Durchführungsgesellschaft Landesgartenschau Erlangen 2024 (Anlage3)

Für die Realisierung und Durchführung der Landesgartenschau Erlangen 2024 soll eine Durchführungsgesellschaft gegründet werden. Diese setzt sich aus einer Projektgruppe Landesgartenschau der Stadt Erlangen und Vertretern der Gesellschaft zur Förderung der Bayerischen Landesgartenschauen zusammen. Als Geschäftsform wird derzeit eine gemeinnützige GmbH angestrebt. Aktuell ist die Verwaltung im Austausch mit anderen Kommunen, die bereits eine Landesgartenschau ausgerichtet haben.

Der Aufsichtsrat der Durchführungsgesellschaft setzt sich aus Vertretern der Stadt Erlangen (OBM und Mitglieder der Stadtratsfraktionen) sowie Vertretern der Gesellschaft zur Förderung der Bayerischen Landesgartenschauen zusammen.

Projektgruppe als Interimsstruktur und erforderliches Personal

Bis zur Gründung der Durchführungsgesellschaft werden die anstehenden Aufgaben von einer verwaltungsinternen Projektgruppe als Interimsstruktur mit Federführung des Referates VI wahrgenommen. Diese setzt sich zudem aus Mitarbeitern von Referat VI, OBM und Referat I zusammen. Die erforderlichen personellen Kapazitäten für die Projektgruppe werden zur Verfügung gestellt.

Die Projektgruppe soll kurzfristig personelle Unterstützung erhalten:

- eine Stabsstelle Planung
- eine Projektassistenz/Verwaltungsfachkraft

Für die Stabsstelle Planung liegt ein entsprechender Stellenplanantrag von Referat VI vor. Für die Projektassistenz wird ein entsprechender Stellenplanantrag nachgereicht. Beide Stellen sind Gegenstand der anstehenden Beratungen von Verwaltung und Politik zu Haushalt und Stellenplan 2017.

Erforderliche Investitionsmittel

Ansätze Mittelbedarf Wettbewerb (2016-2018):

▪ Wettbewerbsbetreuung	60.000 €
▪ Preisgelder (geschätzt)	150.000 €
▪ Honorare Preisrichter und externe Berater	35.000 €
▪ Veranstaltungsorganisation	5.000 €
▪ ökologische Bestandserhebung / externe Gutachten	25.000 €
▪ Kommunikation Landesgartenschau	35.000 €

Summe: 310.000 €

Vorhandene Haushaltsmittel IvP-Nr. 546.401:

▪ Haushaltsjahr 2016:	149.500 € (mit HHRest)
▪ Haushaltsjahr 2017:	100.000 €

Summe: 249.500 €

- Wissenschaftliche Begleitung 40.000 €/p.a. ab 2017

Zusätzliche Mittelbereitstellung:

Für das Jahr 2017 sollen zusätzlich 100.000 € auf der Haushaltsstelle IvP-Nr. 546.401 bereitgestellt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten in 2016:	149.500 €	bei IPNr.: 546.401
Investitionskosten in 2017:	100.000 €	bei IPNr.: 546.401
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	100.000 €	bei IPNr.: 546.401

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
(Mittel für den Wettbewerb stehen bereit bzw. werden nachgemeldet)
- sind teilweise vorhanden auf IvP-Nr. 546.401
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel, soll über den Punkt 4. separat abgestimmt werden.
Hierüber besteht Einvernehmen.

Punkt 4. wird mit

8 : 0 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt

Punkten 1.-8. (ohne 4) wird mit

8 : 0 Stimmen im UVPB und 12 : 2 Stimmen im UVPA zugestimmt

Ergebnis/Beschluss:

1. Der aktuelle Zeitplan für die Vorbereitung der Landesgartenschau Erlangen 2024 wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in den Jahren 2017 und 2018 einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für eine ökologisch-nachhaltige Landesgartenschau Erlangen 2024 durchzuführen. Der Wettbewerbsbereich umfasst den Großparkplatz, die Wöhrmühlinsel und innenstadtnahe Bereiche im Regnitzgrund.
3. Die Öffentlichkeit soll in die weiteren Planungen durch Beteiligungsformate und Informationsveranstaltungen umfassend eingebunden werden. Der Stadtrat beschließt dazu das vorliegende Konzept für die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Auslobung und in die Durchführung des Wettbewerbs Landesgartenschau Erlangen 2024. Die Verwaltung wird beauftragt, die begonnenen Überlegungen zur Einbindung auch über den Wettbewerb hinaus fortzuführen.
4. Die Ausführungen der Verwaltung zum Thema Kommunikation werden zur Kenntnis genommen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, erforderliche Maßnahmen zu treffen, die Erfüllung der hohen ökologischen Anforderungen an die Landesgartenschau im weiteren Verfahren sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere die Einrichtung einer wissenschaftlichen Begleitung mit ökologischer Ausrichtung. Finanzmittel in Höhe von 40.000 € jährlich sind vorerst bis zum Ende des Wettbewerbsverfahrens bereitzustellen (siehe dazu auch Punkt 8).

6. Die Organisationsstruktur für die Landesgartenschau Erlangen 2024 wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, diese in Abstimmung mit der Gesellschaft zur Förderung der Bayerischen Landesgartenschauen sukzessive umzusetzen. Bis zur Gründung der Durchführungsgesellschaft Landesgartenschau Erlangen 2024 wird eine verwaltungsinterne Interimsstruktur die Planungen weiter voranbringen.

7. Die Ausführungen zur Interimsstruktur werden zur Kenntnis genommen. Die Projekt-gruppe soll kurzfristig personelle Unterstützung erhalten.

- Stabsstelle Planung
- Projektassistenz/Verwaltungsfachkraft

Über das weitere Verfahren entscheidet der Stadtrat im Rahmen der Beratungen über Haushalt und Stellenplan 2017.

8. Für die Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs zur Landesgartenschau Erlangen 2024, für kommunikative Aspekte und für die Einrichtung der wissenschaft-lichen Begleitung sollen im Jahr 2017 weitere Mittel (100.000 €) auf der IvP-Nr. 546.401 bereitgestellt werden. Die Summe wurde durch die Verwaltung nachgemeldet.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel, soll über den Punkt 4. separat abgestimmt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Punkt 4. wird mit

8 : 0 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt

Punkten 1.-8. (ohne 4) wird mit

8 : 0 Stimmen im UVPB und 12 : 2 Stimmen im UVPA zugestimmt

Ergebnis/Beschluss:

1. Der aktuelle Zeitplan für die Vorbereitung der Landesgartenschau Erlangen 2024 wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, in den Jahren 2017 und 2018 einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb für eine ökologisch-nachhaltige Landesgartenschau Erlangen 2024 durchzuführen. Der Wettbewerbsbereich umfasst den Großparkplatz, die Wöhrmühlinsel und innenstadtnahe Bereiche im Regnitzgrund.

3. Die Öffentlichkeit soll in die weiteren Planungen durch Beteiligungsformate und Informationsveranstaltungen umfassend eingebunden werden. Der Stadtrat beschließt dazu das vorliegende Konzept für die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Auslobung und in die Durchführung des Wettbewerbs Landesgartenschau Erlangen 2024. Die Verwaltung wird beauftragt, die begonnenen Überlegungen zur Einbindung auch über den Wettbewerb hinaus fortzuführen.
 4. Die Ausführungen der Verwaltung zum Thema Kommunikation werden zur Kenntnis genommen.
 5. Die Verwaltung wird beauftragt, erforderliche Maßnahmen zu treffen, die Erfüllung der hohen ökologischen Anforderungen an die Landesgartenschau im weiteren Verfahren sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere die Einrichtung einer wissenschaftlichen Begleitung mit ökologischer Ausrichtung. Finanzmittel in Höhe von 40.000 € jährlich sind vorerst bis zum Ende des Wettbewerbsverfahrens bereitzustellen (siehe dazu auch Punkt 8).
 6. Die Organisationsstruktur für die Landesgartenschau Erlangen 2024 wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, diese in Abstimmung mit der Gesellschaft zur Förderung der Bayerischen Landesgartenschauen sukzessive umzusetzen. Bis zur Gründung der Durchführungsgesellschaft Landesgartenschau Erlangen 2024 wird eine verwaltungsinterne Interimsstruktur die Planungen weiter voranbringen.
 7. Die Ausführungen zur Interimsstruktur werden zur Kenntnis genommen. Die Projekt-gruppe soll kurzfristig personelle Unterstützung erhalten.
 - Stabsstelle Planung
 - Projektassistenz/Verwaltungsfachkraft
- Über das weitere Verfahren entscheidet der Stadtrat im Rahmen der Beratungen über Haushalt und Stellenplan 2017.
8. Für die Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs zur Landesgartenschau Erlangen 2024, für kommunikative Aspekte und für die Einrichtung der wissenschaft-lichen Begleitung sollen im Jahr 2017 weitere Mittel (100.000 €) auf der IvP-Nr. 546.401 bereitgestellt werden. Die Summe wurde durch die Verwaltung nachgemeldet.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 11

66/150/2016

**GW/RW-Verbindung Bruck-Frauenaurach
DA Bau-Beschluss Vorplanung mit Variantenuntersuchung**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die Geh-/ Radwegplanung im Regnitzgrund wurden für den Lückenschluss südlich des Herzogenauracher Dammes drei Varianten in Nord-Süd-Richtung untersucht. Zum vollständigen Lückenschluss wurde in West-Ost-Richtung eine bestandsorientierte Variante sowie eine

hochwasserfreie Alternative geprüft. Für den weiteren Fortgang der Planung soll festgelegt werden, für welche Variante die Entwurfsplanung ausgearbeitet wird.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Von dem von der Verwaltung beauftragten Ingenieurbüro Weyrauther wurden im Rahmen der Voruntersuchung drei bestandsorientierte Varianten in Nord-Süd-Richtung für den Lückenschluss des Geh- und Radweges im Regnitzgrund südlich des Herzogenaauracher Dammes untersucht. Als Vorzugsvariante zeichnete sich die Variante 3 mit einer rechtwinkligen Querung der Mittleren Aurach, Erhaltung der beiden Bäume am Ufer der Mittleren Aurach und unter Mitbenutzung von bereits städtischen Flurstücken ab.

Zum vollständigen Lückenschluss wurden in West-Ost-Richtung entlang des vorhandenen Trampelpfades nördlich entlang der Bahnlinie eine bestandsorientierte Variante sowie eine hochwasserfreie Alternative geprüft. Als Vorzugsvariante kristallisierte sich die bestandsorientierte Variante unter anderem wegen der Baukosten, der Belange des Umweltschutzes und des Grunderwerbes heraus. Die Ermittlung der Vorzugsvarianten ist aus der anliegenden Bewertungsmatrix (siehe Anlage 2) ersichtlich.

West-Ost-Verlauf (Abschnitt 1):

Zum vollständigen Lückenschluss des Geh- und Radweges im Regnitzgrund ist der Ausbau des vorhandenen Trampelpfades nördlich entlang der Bahnlinie erforderlich. Der Geh- und Radweg schließt an die bestehende Leitungs- und Fußgängerbrücke über die Regnitz an. Um den Hochwasserabfluss zu gewährleisten, ist analog zum Bahndamm eine entsprechende Flutbrücke im Anschluss an die bestehende Regnitzbrücke erforderlich.

Im Folgenden werden die bestandsorientierte Variante und die hochwasserfreie Alternative kurz erläutert. Die detaillierte Beschreibung, der ausführliche Variantenvergleich sowie die erstellten Gutachten sind aus dem ausliegenden Ordner zur Voruntersuchung bzw. aus den ausgehängten Plänen ersichtlich.

Variante 1 – bestandsorientiert

Bei der bestandsorientierten Variante wird der Weg in seiner lage- und höhenmäßigen Führung möglichst den bestehenden topographischen Verhältnissen angepasst, um die Auswirkungen des Eingriffes auf ein Minimum zu beschränken. Vom Anschluss an die bestehende Regnitzbrücke verläuft der Geh- und Radweg über eine behindertengerechte Rampe bis auf die Geländehöhe und dann geländegleich, um den Hochwasserabfluss der Regnitz nicht zu behindern. Die Länge des Abschnittes beträgt bis zum Anschluss an den bestehenden Asphaltweg ca. 400 m. Die Trassierung im Grundriss könnte noch begradigt werden, orientiert sich jetzt jedoch am Verlauf des bestehenden Schotterweges. Die Gradienten wurden im Bereich der Flutbrücke (Anschluss an die Regnitzbrücke) so geplant, dass im Falle eines einhundertjährigen Hochwassers (HQ100) noch ein Freibord von 0,50 m zur Brückenunterkante verbleibt.

Der nördlich der Trasse verlaufende Uferweg entlang der Regnitz wird durch die Anlage eines Erd- und Schotterweges an den Geh- und Radweg angebunden.

Die Baukosten für die bestandsorientierte Variante betragen gemäß Kostenschätzung ca. 800.000 €.

Alternative 1 – hochwasserfrei

Für die Alternative 1 wurden Überlegungen angestellt, den West-Ost-Abschnitt des Geh- und Radweges hochwasserfrei zu gestalten, um eine ganzjährige Benutzbarkeit zu gewährleisten.

Dies könnte durch eine Anschmiegung des Geh- und Radweges an den bestehenden Bahndamm realisiert werden. Von Seiten der Deutschen Bahn gibt es hierzu Bedingungen und Auflagen. Unter anderem ist für Neubauten ein Abstand von mindestens 5,00 m zur Gleisachse einzuhalten. Eine weitere Forderung besteht darin, dass ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Zaun) grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen ist.

Der Höhenverlauf geht von der neu geplanten Flutbrücke als behindertengerechte Rampe in Richtung Regnitzgrund. Allerdings nur soweit, dass die Gradienten über dem HQ100 Wasserspiegel + 0,50 m Freibord bleibt. Im weiteren Verlauf ist analog zum Bahndamm eine weitere Flutbrücke (lichte Weite ca. 80 m) vorzusehen. Anschließend befindet sich im Bahndamm die Durchfahrt des mit Asphalt befestigten Flurweges. Die im Zuge des Geh- und Radweges zu erstellende Brücke muss eine lichte Höhe von 4,50 m aufweisen, um die Befahrbarkeit durchgängig zu gewährleisten. Im Anschluss an diese Brücke entsteht wieder eine behindertengerechte Rampe, die zurück in den Regnitzgrund führt. Die Rampe wird so weit entwickelt, dass ein hochwasserfreier Anschluss an den bestehenden, ansteigenden Asphaltweg möglich ist.

Da durch die erforderlichen Brücken und Rampenaufschüttungen die vorhandenen Wege getrennt beziehungsweise überschüttet werden, sind die Wege neu anzulegen.

Die Baukosten für die hochwasserfreie Alternative betragen gemäß Kostenschätzung ca. 2,6 Mio. €. Die Erfüllung aller Auflagen und Bedingungen der Deutschen Bahn kann in der derzeitigen Planungsphase noch nicht mit Kosten belegt werden.

Durch den Eingriff in den Bahndamm ist das Habitat der Zauneidechse betroffen.

Bei der hochwasserfreien Alternative ist es zusätzlich notwendig, den verloren gegangenen Retentionsraum an geeigneter Stelle auszugleichen. Dies ist aufgrund der geringen Höhendifferenz zwischen Geländeoberfläche und Grundwasserspiegel schwierig, weil für den Ausgleich sehr große Flächen beansprucht werden.

Nord-Süd-Verlauf (Abschnitt 2):

Für den Lückenschluss des Geh- und Radweges im Regnitzgrund südlich des Herzogenauracher Dammes ist die Querung der Mittleren Aurach erforderlich. Für das erforderliche Bauwerk wurde bezogen auf das maßgebende Hochwasser HQ100 ein Freibord von 0,50 m zur Konstruktionsunterkante berücksichtigt. Als maßgebendes Hochwasser wurde das Hochwasser angesetzt, welches senkrecht zur Brücke abfließt.

Am Beginn und Ende schließt der Geh- und Radweg an das bestehende Flurwegenetz an.

Aufgrund der Tatsache, dass im Norden kein hochwasserfreier Anschluss vorhanden ist und aufgrund des immensen Eingriffs in das Landschaftsbild und in das hydraulische Abflussgeschehen wurden die Überlegungen zur hochwasserfreien Ausbildung des Nord-Süd-Abschnittes verworfen.

Im Folgenden werden die drei bestandsorientierten Varianten kurz erläutert. Die detaillierte Beschreibung, der ausführliche Variantenvergleich sowie die erstellten Gutachten sind aus dem ausliegenden Ordner zur Voruntersuchung bzw. aus den ausgehängten Plänen ersichtlich.

Variante 1 – bestandsorientiert; westlich

Der Geh- und Radweg verläuft über bislang nicht befestigte, jedoch teilweise abgemarkte Wiesenwege nach Norden und überquert die Mittlere Aurach. Vor der Mittleren Aurach schwenkt die Achse vom abgemarkten Weg in Richtung Westen ab, um den bestehenden Bewuchs (2 große Bäume) an der Mittleren Aurach zu erhalten. Die Kreuzung mit dem Gewässer erfolgt dadurch in einem Uferabschnitt ohne bedeutende Gehölze.

Der Höhenverlauf erfolgt bestandsorientiert, mit Ausnahme der Rampenschüttung, an der neu zu erstellenden Brücke.

Zur Versickerung des Oberflächenwassers wird links des Weges eine ca. 1,00 m breite Mulde vorgesehen.

Die Kreuzung mit der Mittleren Aurach erfolgt schiefwinklig.

Die Baukosten betragen gemäß Kostenschätzung für alle drei bestandsorientierten Varianten ca. 450.000 €.

Variante 2 – bestandsorientiert; Wegflucht

Diese Variante unterscheidet sich zu Variante 1 nur im Querungsbereich des Geh- und Radweges mit der Mittleren Aurach und orientiert sich hierbei an den bereits abgemarkten Weggrundstücken. Um diese Variante zu realisieren zu können, müsste auf beiden Uferseiten jeweils ein großer, landschaftsprägender Baum gefällt werden.

Der Kreuzungswinkel des Bauwerkes über die Mittlere Aurach ändert sich im Vergleich zu Variante 1, ist jedoch weiterhin schiefwinklig.

Variante 3 – bestandsorientiert; östlich

Die Trassierung der Variante 3 ist an die Realisierbarkeit des Grunderwerbs angepasst. Am südlichen Beginn verläuft die Trasse über ein städtisches Grundstück. Im weiteren Verlauf orientiert sich der Geh- und Radweg an den bereits abgemarkten Weggrundstücken, aber schwenkt dann vor der Mittleren Aurach in Richtung Osten und nimmt die Richtung des nördlich der mittleren Aurach gelegenen Weggrundstückes Fl.Nr. 522, Gem. Frauenaarach auf. Eine Fällung der beiden Bäume am Ufer der Mittleren Aurach ist nicht erforderlich.

Das Bauwerk über die Mittlere Aurach kann rechtwinklig ausgeführt werden.

Vorzugsvariante

Im Variantenvergleich wurden die einzelnen Varianten hinsichtlich der in der Bewertungsmatrix (siehe Anlage 2) genannten Kriterien gegenübergestellt.

Für den West-Ost-Verlauf hat die bestandsorientierte Variante (Variante 1) den geringsten Flächenverbrauch, den wenigsten Kompensationsbedarf und die geringsten Investitionskosten. Zudem erfolgt bei dieser Variante kein Eingriff in das Habitat der Zauneidechse. Die Baukosten für die bestandsorientierte Variante betragen gemäß Kostenschätzung ca. 800.000 €.

Im Nord-Süd-Verlauf können bei Variante 3 die beiden großen landschaftsprägenden Bäume am Uferbereich der Mittleren Aurach erhalten werden. Zudem ist diese Variante an die Realisierbarkeit des Grunderwerbs angepasst. Die Baukosten betragen gemäß Kostenschätzung ca. 450.000 €.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Vorplanung soll beschlossen werden und die Variante 1 für den West-Ost-Verlauf und die Variante 3 für den Nord-Süd-Verlauf sollen als Vorzugsvariante festgelegt werden.

Nach erfolgter Beschlussfassung sind folgende Schritte vorgesehen:

- Beauftragung des Ingenieurbüro Weyrauther mit der 2. Stufe der Ingenieurleistungen für die Ingenieurleistungen nach HOAI gemäß Ingenieurvertrag vom 26.11.2015 für die Vorzugsvariante
- Fristgerechte Abgabe des Zuwendungsantrages in 2017 mit dem Ziel der baulichen Umsetzung frühestens in 2018

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Dauer der Schleusenerneuerung in Kriegenbrunn und der damit verbundenen Sperrung des vorhandenen Geh- und Radweges über den Kanal der zur Beschlussfassung vorgelegte Abschnitt 1 des Geh- und Radweges durch den Regnitzgrund als Umleitungsstrecke für den Radverkehr ausgewiesen werden soll. Eine anteilige Kostenbeteiligung des Trägers des Vorhabens (Wasserstraßen-Neubauamt) an der Rampe wurde in Aussicht gestellt, wenn mit Beginn des Schleusenumbaus die Umleitungsstrecke zur Verfügung steht.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	ca. 50.000,- €	bei IPNr.: 541.821
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- stehen in 2016 für die Beauftragung der 2. Stufe der Ingenieurleistungen zur Verfügung
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Niedermann stellt den Antrag, über den Abschnitt 1 und Abschnitt 2 getrennt abzustimmen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann stellt den Antrag bei dem Abschnitt 1 Alternative 1 eine hochwasserfreie Version umzusetzen.

Der Antrag wird mit 3 : 5 Stimmen im UVPB und 3 : 11 Stimmen im UVPA abgelehnt.

Herr Stadtrat Bußmann bittet um eine Stellungnahme, ob die Höhe noch variieren kann. Die Verwaltung sagt eine Stellungnahme zu.

Ergebnis/Beschluss:

Für die sich im Zuge der Voruntersuchung als Vorzugsvariante ergebende Variante 1 im West-Ost-Verlauf (Abschnitt 1) und Variante 3 im Nord-Süd-Verlauf (Abschnitt 2) sollen die weitergehenden Planungen erstellt werden. Hierzu ist das Ingenieurbüro Weyrauther mit der 2. Stufe der Ingenieur-

leistungen gemäß Ingenieurvertrag vom 26.11.2015 zu beauftragen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Niedermann stellt den Antrag, über den Abschnitt 1 und Abschnitt 2 getrennt abzustimmen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann stellt den Antrag bei dem Abschnitt 1 Alternative 1 eine hochwasserfreie Version umzusetzen.

Der Antrag wird mit 3 : 5 Stimmen im UVPB und 3 : 11 Stimmen abgelehnt.

Herr Stadtrat Bußmann bittet um eine Stellungnahme, ob die Höhe noch variieren kann. Die Verwaltung sagt eine Stellungnahme zu.

Ergebnis/Beschluss:

Für die sich im Zuge der Voruntersuchung als Vorzugsvariante ergebende Variante 1 im West-Ost-Verlauf (Abschnitt 1) und Variante 3 im Nord-Süd-Verlauf (Abschnitt 2) sollen die weitergehenden Planungen erstellt werden. Hierzu ist das Ingenieurbüro Weyrauther mit der 2. Stufe der Ingenieurleistungen gemäß Ingenieurvertrag vom 26.11.2015 zu beauftragen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 7 gegen 1

TOP 12

66/141/2016

**Fraktionsantrag Nr. 086/2016 der FDP-Fraktion vom 03.08.2016;
hier: Anbringung Verkehrsspiegel Bayernstraße/Friesenweg/Neumühlsteg**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Verkehrsführung an der Kreuzung Bayernstraße/Friesenweg/Neumühlsteg wurde zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs auf der Grundlage des UVPA-Beschlusses vom 07.05.2013 für die Ausführung von Straßenquerungen nach dem "Erlanger Standard" geändert. Die Inbetriebnahme mittels Zebrastreifen, roter RW-Furt, Beschilderung und Beleuchtung erfolgte Anfang Juni 2016.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Seitens der FDP-Fraktion wird die Anbringung von zwei Verkehrsspiegeln wegen der Abschüssigkeit des Friesenweges und der durch Bepflanzung eingeschränkten Sichtverhältnisse mit Antrag vom 03.08.16 beantragt. Hierzu gilt anzumerken, dass die Regierung von Mittelfranken als zuständige Verkehrsaufsichtsbehörde auf Grund einer Bürgerbeschwerde die veränderte Verkehrsführung bereits begutachtet und ohne jegliche Beanstandung als rechters beurteilt hat.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Anbringung von Verkehrsspiegeln bedarf keinerlei verkehrsrechtlichen Anordnung, da sie als Verkehrseinrichtung gelten und somit nicht der StVO unterliegen. Die Verwaltung wie auch die Polizeiinspektion Stadt lehnt die Anbringung von Spiegeln an der genannten Örtlichkeit einvernehmlich aus folgenden Gründen ab:

- Spiegel zeichnen ein verzerrtes Bild und führen deshalb nur zu einer Scheinsicherheit.
- Durch jahreszeitlich bedingte Witterungsverhältnisse ist die erwünschte Wirkung durch Beschlagung und Vereisung oftmals eingeschränkt bzw. nicht vorhanden.
- Einrichtungen an derartig gering bebauten Örtlichkeiten sind wiederholt Gegenstand von vadalismusbedingten Schäden mit kostenverursachenden Ersatzbeschaffungen.
- Insbesondere nachteilig wäre durch die Anbringung die Reduzierung der Reaktionszeit, da sowohl der Blick auf den Spiegel wie auf den Friesenweg erfolgen würde und müsste.

Subsummierend wird durch die beantragten Verkehrsspiegel keine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt. Seitens der Verwaltung wird jedoch ungeachtet der bereits rechtskonformen Verkehrsführung zur Reduzierung des "Durchschussfaktors" und Erhöhung der Aufmerksamkeit die Herstellung einer Aufpflasterung auf der Ostseite im Vorfeld der Straßenquerung zuzüglich einer Zusatzbeschilderung "Langsam fahren" vorgeschlagen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	ca. 1.000,- €	bei Sachkonto: 522102
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 5412
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Antrag zur Anbringung von Verkehrsspiegeln wird nicht befürwortet. Den Verkehrssicherheitsbelangen wird zur Ergänzung mittels einer Aufpflasterung und Zusatzbeschilderung auf der Ostseite der Querung Rechnung getragen.

Der Fraktionsantrag gilt hiermit als beantwortet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Antrag zur Anbringung von Verkehrsspiegeln wird nicht befürwortet. Den Verkehrssicherheitsbelangen wird zur Ergänzung mittels einer Aufpflasterung und Zusatzbeschilderung auf der Ostseite der Querung Rechnung getragen.

Der Fraktionsantrag gilt hiermit als beantwortet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 13

232/032/2016

**Mittelbereitstellung über zusätzlich erforderliche Mittel zur Geländerertüchtigung
am Bergkirchweihgelände**

1. Ressourcen

Zur Durchführung der Maßnahme Geländerertüchtigung Bergkirchweihgelände sind nachfolgende Investitionsmittel notwendig:

Im Investitionsbereich stehen dem Fachbereich zur Verfügung (Ansatz) 50.000,-- €

Es stehen Haushaltsreste zur Verfügung in Höhe von 0,-- €

Verpflichtungsermächtigung in 2016 für 2017 (bereits freigegeben) 50.000,-- €

Mittel aus dem Deckungskreis Amt 23 (noch umzubuchen) 200.000,-- €

Bisherige Mittelbereitstellungen für den gleichen Zweck sind bereits erfolgt in Höhe von 0,-- €

Summe der bereits vorhandenen Mittel **300.000,-- €**

Gesamt-Ausgabebedarf (inkl. beantragter Mittelbereitstellung) **450.000,-- €**

Die Mittel werden benötigt auf Dauer
 einmalig im Haushaltsjahr 2016 (zur Realisierung der Maßnahme
Geländerertüchtigung)

Nachrichtlich:

Weitere verfügbare Mittel im Deckungskreis des Amtes 23: rd. 1,7 Mio. €.

Diese Mittel stehen jedoch zur Finanzierung nicht zur Verfügung, da sie zum größten Teil bereits vertraglich gebunden sind (rd. 1,1 Mio. Euro) bzw. noch für ausstehende Grundstücksgeschäfte verplant sind (z.B. Erwerb landwirtschaftlicher Flächen, ausstehende Vermessungskosten etc.).

2. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Geländerertüchtigung für das Bergkirchweihgelände kann - für Priorität I des von Amt 32 erarbeiteten Erneuerungskonzepts - noch vor der Bergkirchweih 2017 abgeschlossen werden.

3. Programme/Produkte/Leistungen/Auflagen

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

Gemäß dem Auflagenbescheid des Bauaufsichtsamts vom 10.04.2015 sind sämtliche Geländer am Bergkirchweihgelände zu erneuern bzw. baulich zu ertüchtigen, um die für die Bergkirchweihbesucher erforderliche Sicherheit gewährleisten zu können. Diese Maßnahme ist bis spätestens 2020 abzuschließen.

Nach einer vom Ordnungs- und Straßenverkehrsamt entwickelten Konzeption zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahme sollen Bereiche mit erhöhter Gefährdungssituation (Priorität I) noch vor der Bergkirchweih 2017 ertüchtigt werden. Aufgrund des erforderlichen Anforderungsprofils an die Geländertraglast gem. statischer Vorgaben (incl. Fundamentierung) fallen hierfür nach aktueller Kostenschätzung des Tiefbauamts Investitionskosten einschl. Planungskosten in Höhe von 450.000 € an.

Das Tiefbauamt beabsichtigt die Vergabe der Planungsleistungen nach Beschlussfassung am 11. Oktober 2016 im zuständigen Gremium BWA.

Bedarfsträger der Maßnahme ist das Liegenschaftsamt als Grundstückseigentümer. Dem Liegenschaftsamt stehen im Haushaltsjahr 2016 aktuell Mittel in Höhe von 50.000 € zur Durchführung der Maßnahme zur Verfügung (IP-Nr. 573.500). Für das Haushaltsjahr 2017 gibt es eine bestehende Verpflichtungsermächtigung über 50.000 €, die bereits zur Inanspruchnahme freigegeben wurde. Weitere Mittel in Höhe von 200.000,-- € kann das Liegenschaftsamt im Rahmen einer noch durchzuführenden Mittelumbuchung aus dem eigenen Deckungskreis zur Verfügung stellen.

Um die Verfügbarkeit der erforderlichen Mittel über 450.000 € sicherzustellen, ist zur Realisierung der Maßnahme schließlich noch die vorstehende Mittelbereitstellung erforderlich:

Das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt hat im Haushaltsjahr 2016 auf der IP-Nr. 573.K601 (Tiefbaumaßnahmen am Bergkirchweihgelände) Finanzmittel über 150.000 € „frei“. Eine u.a. mit diesem Finanzposten eingeplante bauliche Erweiterung/Neubau eines Männer-Pissoirs am Bergkirchweihgelände kann nach jüngsten Untersuchungen nicht realisiert werden. Frei werdende Mittel können deshalb für die Maßnahme „Geländerertüchtigung“ herangezogen werden.

Diese Mittelübertragung stellt auch eine sinnvolle (Mit-)Finanzierung dar, da zwischen den Maßnahmen ohnehin eine gemeinsame inhaltliche Verbindung zur baulichen Ausstattung Bergkirchweihgelände besteht.

Im Ergebnis ergibt sich somit folgende Gesamtaufstellung der verfügbaren und erforderlichen Mittel:

Ansatz Amt 23 in 2016:	50.000,-- €
VE Amt 23 (bereits freigegeben):	50.000,-- €
Mittel aus Deckungskreis Amt 23 (noch umzubuchen):	200.000,-- €
<u>Mittel von Amt 32 gem. vorstehendem Beschluss</u>	<u>150.000,-- €</u>
Gesamt	450.000,-- €

4. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme/Leistungsangebote erbracht werden?)

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung beantragt nachfolgende überplanmäßige Bereitstellung von Mitteln:

Erhöhung der Auszahlungen um **150.000,-- €**

bei IP-Nr. 573.500	Kostenstelle 230090	Produkt 57330080	Sachkonto 048002
Bergkirchweihgel. Geländerertüchtigung –erneuerung (Amt 23)	Allgemeine Kostenstelle Amt 23	Bergkirchweih (st.-pfl.)	Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätzen

Die Deckung erfolgt durch Einsparung in Höhe von **150.000,-- €**

bei IP-Nr. 573.K601	Kostenstelle 320090	Produkt 57310080	Sachkonto 048002
Tiefbaumaßnahmen am Bergkirchweihgelände (Amt 32)	Allgemeine Kostenstelle Amt 32	Leistungen für Märkte, Messen (st.-pfl.)	Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätzen

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung beantragt nachfolgende überplanmäßige Bereitstellung von Mitteln:

Erhöhung der Auszahlungen um **150.000,- €**

bei IP-Nr. 573.500	Kostenstelle 230090	Produkt 57330080	Sachkonto 048002
Bergkirchweihgel. Geländerertüchtigung –erneuerung (Amt 23)	Allgemeine Kostenstelle Amt 23	Bergkirchweih (st.-pfl.)	Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätzen

Die Deckung erfolgt durch Einsparung in Höhe von **150.000,- €**

bei IP-Nr. 573.K601	Kostenstelle 320090	Produkt 57310080	Sachkonto 048002
Tiefbaumaßnahmen am Bergkirchweihgelände (Amt 32)	Allgemeine Kostenstelle Amt 32	Leistungen für Märkte, Messen (st.-pfl.)	Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätzen

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 14

232/022/2015/2

**Hafen Erlangen;
Bauliche Ertüchtigung und Investitionsbedarf zum Erhalt des Hafensbetriebes**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Fortsetzung des Hafensbetriebes über die aktuell bestehende feste Vertragslaufzeit (31. Dezember 2019) hinaus, mit dem Ziel der dauerhaften Erhaltung eines auch immissionsschutzrechtlich verbesserten Hafensbetriebs in Erlangen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Notwendige bautechnische Untersuchungen zum Zustand des Hafengeländes werden fortgesetzt und erforderliche Instandsetzungs-/Verbesserungsmaßnahmen zur Ertüchtigung des Hafens sollen vorgenommen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

A) Ausgangslage:

Nachdem sich der frühere Vertragspartner der Stadt Erlangen, die Erlanger Hafenbetriebsgesellschaft (EHB) aus wirtschaftlichen Gründen dazu entschieden hat, den Betreibervertrag für den Hafen Erlangen zum 31. Dezember 2014 zu beenden, wurde der Fortbestand eines Hafens in Erlangen mit einem neuen Betreiber von der Verwaltung insbesondere aus stadtplanerischer Sicht und unter dem Aspekt der Tourismusförderung ausdrücklich befürwortet.

Gemäß Beschluss des UVPA vom 1. Juli 2014 wurde der Zuschlag der Firma PUV Erlanger Hafenbetriebergesellschaft mbH erteilt, die gemäß Vertrag mit der Stadt Erlangen seit dem 1. Januar 2015 Betreiber des Erlanger Hafens ist (siehe Lageplan, Anlage 1, Pachtsache ist blau markiert).

Seit Vertragsbeginn, also mit Beginn des Jahres 2015 wird im Erlanger Hafen neben Güterumschlag (wie bisher) auch Kabinenschiffahrt mit Kreuzfahrtschiffen betrieben. Die Schiffe des Kreuzfahrtunternehmens Viking River Cruises AG legen mittlerweile mehrfach pro Woche an.

Neben der Beibehaltung des traditionellen Güterumschlags ist die Kabinenschiffahrt ein wichtiger Bestandteil einer grundsätzlichen Neuausrichtung des Erlanger Hafens geworden. Die Stadt Erlangen verspricht sich von dieser Entwicklung eine Gesamtaufwertung der Situation am Erlanger Hafen, zumal das Vertragskonzept weitere infrastrukturelle Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Areals vorsieht.

Situation und Prognose der Ausgaben am Hafen Erlangen der Jahre 2010 bis 2019

Ausgaben (brutto)	2010	2011	2012	2013	2014
Kaimauer	200,00 €	200,00 €	400,00 €	200,00 €	200,00 €
Hafengelände	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Summen	200,00 €	200,00 €	400,00 €	200,00 €	200,00 €

Ausgaben (brutto)	2015	2016	2017	2018	2019
Kaimauer	8.500,00 €	?	?	?	?
Hafengelände	17.500,00 €	?	?	?	?
Summen	26.000,00 €	?	?	?	?

Erläuterung der Ausgaben:

- Kaimauer: In der Regel wird die Kaimauer jährlich lediglich „beobachtet“, die Kosten hierfür betragen ca. 200,00 Euro brutto. Alle drei Jahre (2012, 2015, 2018 usw.) findet zusätzlich im Wechsel eine Einfach- bzw. Hauptprüfung statt. Weitere Kosten ergeben sich aus Vorplanungen zur Ertüchtigung der Kaimauer und Erneuerung der Anlegevorrichtungen für die Kabinenschiffahrt.
- Hafengelände: Die Kosten in 2015 entstanden durch die aus Verkehrssicherungsgründen notwendige Erneuerung der stark beschädigten Asphaltdecke im nördlichen Bereich des Hafens.

Tatsächlich entstehende Gesamtkosten sind deshalb nicht konkret bezifferbar.

B) Zwischenfazit

Das Konzept der Pächterin, welches der Neuverpachtung zu Grunde lag, war zukunftsweisend angelegt. In der Praxis kann dieses aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen jedoch nur mit Abstrichen realisiert werden. Die Kabinenschifffahrt erfordert einen „sauberen Hafen“, wünschenswert wäre auch eine zusätzliche Infrastruktur (z. B. Kiosk, Besucher-Terminal, Möglichkeiten zum Verweilen / Bänke, Beleuchtung).

Obwohl der Hafen Erlangen in einem Industriegebiet liegt – mit den für die Kabinenschifffahrt verbundenen Nachteilen (erster Eindruck, Sauberkeit etc.) – sind die Nutzungsmöglichkeiten eingeschränkt. Die vorhandene Wohnbebauung im Mischgebiet auf der Ostseite des Kanals schränkt eine umfassende Hafennutzung ein, lärmintensive Tätigkeiten und ein Nachtbetrieb sind nicht bzw. nur sehr einschränkt möglich. Das Einhalten der Vorgaben zum Immissionsschutz bedeutet für die Pächterin einen zusätzlichen Kostenfaktor.

Darüber hinaus hat sich herausgestellt, dass für einen Hafenbetrieb im angestrebten Umfang – Kabinenschifffahrt und Güterumschlag, so wie ihn auch das zugrundeliegende Konzept vorsieht – weitere, teilweise erhebliche bauliche Instandsetzungsmaßnahmen sowohl an der Kaimauer als auch im Hafenbecken erforderlich werden, nachdem in den vergangenen Jahrzehnten seitens der Stadt Erlangen in den Hafen nicht bzw. nur sehr wenig investiert wurde bzw. neue Richtlinien aufgrund der Kabinenschifffahrt anzuwenden sind.

a) Kaimauer

Die Pächterin besitzt für die Kaimauer (siehe Lageplan, Anlage 1) gemäß Pachtvertrag ein Mitbenutzungsrecht.

Eigentümerin von Kaimauer und Anlegevorrichtungen ist die Stadt Erlangen. Die Kaimauer ist im dargestellten Bereich, der von Nord nach Süd verläuft, mit etwa 12 Anlegevorrichtungen ausgestattet. Eine intakte Anlegevorrichtung ist auf dem Foto (siehe Anlage 2) zu sehen. Die Anlegevorrichtung besteht aus einem Metallring zur Befestigung der Schiffe. Etwa die Hälfte der Anlegevorrichtungen liegen an einer Leiter (zu sehen am Bogen im Kaimauerrand) und einer Ausstiegshilfe (Metallstange darunter).

Mittlerweile wurde festgestellt, dass die Anzahl der vorhandenen Anlegevorrichtungen für die Kabinenschifffahrt nicht ausreicht und darüber hinaus etwa die Hälfte der Vorrichtungen defekt sind. Dadurch wird der Hafenbetrieb beeinträchtigt, da die Schiffe nicht an den passenden Stellen der Kaimauer anlegen können und die Länge der Kaimauer nicht optimal genutzt werden kann; es sind oftmals Rangierarbeiten notwendig. Darüber hinaus besteht ggf. Unfallgefahr, wenn Schiffe die bestehenden Anlegevorrichtungen nutzen und diese jedoch währenddessen abbrechen o. ä. Aus diesem Grund (und um ggf. Schadensersatzansprüche der Pächterin abzuwehren) wurde die Instandsetzung bzw. Erneuerung der (defekten) Anlegevorrichtungen seitens der Verwaltung der Pächterin zugesichert.

Die Verwaltung hat hierzu eine statische Prüfung durchführen lassen, um die Auswirkungen des möglichen Einbaus neuer Anlegevorrichtungen in die bestehende Mauer – und damit ggf. zu berücksichtigender Folgekosten – festzustellen. Demnach sind nun auch zusätzliche umfangreiche bauliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Stand-/Gleitsicherheit der Wand erforderlich, um die von den Kabinenschiffen ausgehende erhöhte Belastung aufnehmen zu können, dies ist ggf. durch Rückverankerung der Kaimauer mit Injektionsankern möglich.

Wie hoch die Kosten für die Erneuerung der Anlegevorrichtungen sowie auch für die erforderliche Instandsetzung der Kaimauer wären, ist aktuell noch nicht bekannt und muss im Rahmen einer technischen Vorplanung ermittelt werden. Für die Auftragsvergabe sind die erforderlichen Mittel – entsprechend des Ergebnisses der Vorplanung – nach zu melden.

Der Beschluss zu Buchstabe a) dieser Vorlage (Vergabe von Vorplanungen zur Ertüchtigung der Kaimauer / Anlegevorrichtungen) ist deshalb unabhängig von einer Entscheidung zu den Buchstaben b) und c) erforderlich.

b) Hafenbecken

Am nördlichen Ende des Hafens wurde beim Bau des Hafens eine Verbreiterung der Wasserstraße angelegt, um ein Wenden von Schiffen zu ermöglichen (Wendebecken Hafen, vgl. Lageplan Anlage 1). Wie sich nun durch Untersuchungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) herausgestellt hat, befinden sich im Wendebecken Hafen Sedimente bzw. Ablagerungen der Deponieklasse DK 1 größeren Umfangs. Nach einer groben Schätzung der WSV belaufen sich die Kosten für die Stadt Erlangen zur Entlandung von Wasserstraße und Fahrrinne im betroffenen Bereich sowie für Entsorgung auf rd. 1,4 Mio. Euro, +/- 30 Prozent, abhängig vom Ergebnis der Sedimentuntersuchung und der Entsorgungszuordnung des Baggergutes und der räumlichen Nähe eines Standorts zur Austrocknung des Materials.

Durch die vorhandenen Anlandungen ist der Hafenbetrieb der PUV Erlanger Hafenbetriebergesellschaft mbH zeitweise beeinträchtigt (erschwerter Wendemanöver). Das Ausbaggern des Wendebeckens Hafen wurde der Pächterin nicht zugesichert. Es ist jedoch unklar, inwieweit diese Maßnahme aufschiebbar ist.

Da das Wendebecken Hafen von jedermann angefahren werden kann, besteht die Gefahr, dass andere Schiffe, denen die Umstände nicht bekannt sind, auflaufen. Durch Beschädigungen könnte die Stadt Erlangen ggf. schadensersatzpflichtig werden. Die Stadt Erlangen ist gemäß des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1968 für den Unterhalt des Wendebeckens Hafens zuständig.

Als Wendealternative wird das Wendebecken in Frauenaaurach genutzt. Durch die dort vorherrschenden sehr beengten Raumverhältnisse und der bestehenden Bahn- und Autobahnbrücken wurden Schiffe des Kreuzfahrtunternehmens bereits beschädigt.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass sich die Menge der Anlandungen durch den normalen Betrieb am Hafen als auch in der Fahrrinne vermehren und eine Ausbaggerung zu einem späteren Zeitpunkt zwingend notwendig und dann mit noch höheren Kosten verbunden wäre.

Anzumerken wäre in diesem Zusammenhang, dass eine künftige Verlandung des Hafenbeckens erneut auftreten wird und je nach Nutzung innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine erneute Ausbaggerung erforderlich werden wird.

c) Ladestationen / Energieterminals

Die bautechnische Ertüchtigung des Erlanger Hafens erfordert im Übrigen eine nachhaltige Lösung, um die heute bestehenden Umweltbelastungen durch Dieselmotoren zukünftig zu unterbinden. Eine Ladestation für „Flusstourismus“, wie sie auf größeren Personenschiffahrtshäfen errichtet wurde und Strom und Frischwasser zur Verfügung stellt, wird dann erforderlich.

Die Dieselmotoren der Kreuzfahrtschiffe laufen während der Liegezeit dauerhaft, um die Schiffstechnik mit Strom zu versorgen. Hierbei entstehen Luftverunreinigungen und Lärmemissionen. Die Verminderung der Feinstaubbelastung kann als Maßnahme in der Luftreinhalteplanung angerechnet werden. Über einen Rahmenvertrag werden die Reedereien zur Abnahme des Stroms verpflichtet. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Flusskreuzfahrtschiffahrt auf dem Main-Donau-Kanal stetig zunimmt.

Nach Rücksprache mit der Erlanger Stadtwerke AG (ESTW) sind die Voraussetzungen am Hafen Erlangen für die Errichtung von Ladestationen gegeben. Nach Schätzungen der ESTW werden zwei Ladestationen benötigt (Standorte siehe Anlage 3). Dadurch werden die umliegenden Nachbarn nicht den schädlichen Umwelteinwirkungen laufender Dieselmotoren ausgesetzt. Für den Betrieb wird die Installation von sogenannten Energieterminals, welche von der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV) entwickelt wurde, als sinnvoll erachtet (siehe Fotos, Anlage 4). Mit den Energieterminals ist die Abrechnung des Stromverbrauchs mittels Transponder möglich. Die Terminals können u. a. online gesteuert und die Verbräuche bilanziert werden.

Investitions- und Folgekosten für zwei Energieterminals (Schätzung der ESTW und WVV, die nach einer Detailplanung durch Optimierung ggf. sinken):

Kostenschätzung Investition für zwei Energieterminals (netto)		
ESTW	Sonderkundenstation mit 1000-kV-Transformator inkl. 20-kV-Anschluss	120.000 €
	Baukostenzuschuss je Anschluss 720 kW	66.000 €
WVV	Je Serviceschrank der WVV mit 2 Powerlockfeldern (je 2x 400 kVA)	25.000 €
Summe für ein Energieterminal		211.000 €
Summe für zwei Energieterminals		422.000 €

Eine Schätzung der ESTW ergab jährliche Unterhaltskosten je Energieterminal von ca. 800 Euro; somit für zwei Energieterminals 1.600 Euro.

Zusammenfassung

Somit ergeben sich für eine bauliche Ertüchtigung, die auch den Anforderungen an eine Kabinenschiffahrt gerecht wird, folgende Gesamtkosten (zum derzeitigen Stand nur grobe Schätzung möglich):

Maßnahme	Kostenschätzung
Erneuerung der Anlegevorrichtungen Kaimauer, 15.000 € je Anlegevorrichtung (12 bis 15 Stück)	180.000 bis 225.000 €
Ausbaggern des Hafenbeckens	1.400.000 €
Errichtung von zwei Energieterminals	422.000 €
Summe	2.002.000 €

Angesichts dieser kostenintensiven Maßnahmen stellt sich die Grundsatzfrage der Bereitstellung erforderlicher Mittel für eine langfristige und nachhaltige Entwicklung des Erlanger Hafens.

Ohne die Durchführung dieser Maßnahmen ist der Fortbestand des Hafens Erlangen (zumindest in der jetzigen Form) sehr fraglich.

Begründet wird der Erhalt eines Hafenbetriebes für Güterumschlag und Kabinenschiffahrt von verschiedenen Bereichen der Verwaltung dadurch, dass der Erlanger Hafen mit einer Größe von ca. 1,5 ha einer der Verkehrsknotenpunkte der Wasserstraße Main-Donau-Kanal ist, an dem Güterumschlag stattfindet. Darüber hinaus stellt der Hafen eine wichtige vorhandene und weiterhin zu erhaltende infrastrukturelle Einrichtung dar, die einen Beitrag zur Entlastung des Straßennetzes ermöglichen kann.

Im Hinblick auf ein mögliches touristisches Potenzial Erlangens wird eine Investition in den Hafen zur Standortsicherung positiv bewertet. Erklärtes Ziel ist es, die Kreuzfahrtteilnehmerinnen und -teilnehmer auf die Tourismusdestination Erlangen aufmerksam zu machen und sie auch in die Innenstadt zu bringen (was derzeit nicht erfolgt). Touristische Produkte wie Transfers, Stadtführungen oder Biervedkostigungen könnten verkauft werden, wovon Einzelhandel und Gastronomie wiederum profitieren würden. Für ein passendes Konzept, den Hafen Erlangen als tatsächliches (Zwischen-)Ziel zu nutzen, gab es bereits Kontakte des City-Managements mit der Viking River Cruises AG, die jedoch noch weiter entwickelt werden müssten (Stadtführungen, maßgeschneiderten Stadtpläne, Broschüren etc.). Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Kaimauer vollständig und optimal genutzt werden kann. Aufgrund des seit Jahren anhaltenden Aufwärtstrends bei Flusskreuzfahrten ist mit einer zunehmenden Anzahl von Kabinenschiffen zu rechnen. Gerade auch unter dem Aspekt der

Konkurrenzsituation gegenüber dem Nürnberger Hafen sind erforderliche bauliche Ertüchtigungen zur Aufrechterhaltung der Attraktivität Erlangens unentbehrlich.

Allerdings muss auch festgestellt werden, dass diese nachhaltigen und positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftsleben Erlangens erst dann erwartet werden können, wenn vom Unternehmen auch eine längere Verweildauer der Passagiere in Erlangen vorgesehen ist und entsprechende Besucherkonzepte greifen.

C) Ausblick

Die standortbezogenen Voraussetzungen für einen Hafenbetrieb in Erlangen sind grundsätzlich sehr gut. Der Erlanger Hafen wird von den Nutzern als „Hafen der kurze Wege“ geschätzt. Die Versorgung der Schiffe sowie die Entsorgung finden am gleichen Ort und aus einer Hand statt; auch der Zweckverband Abfallwirtschaft liegt in unmittelbarer Nähe. Die Pächterin kann schnell und zeitlich flexibel auf die Bedürfnisse der Kabinenschiffsveranstalter reagieren.

Die Anbindung von Verkehrswegen zum Hafen ist sehr gut (Bahnhof, Autobahn, Flughafen). Da der Flughafen vom Erlanger Hafen schneller als vom Nürnberger Hafen zu erreichen ist und in Nürnberg die Liegekapazitäten zunehmend knapp werden, kann Erlangen in diese Lücke einspringen.

Erlangen ist jedoch nicht Teil eines Besichtigungsprogramms der Kreuzfahrten; lediglich bei zeitlichen Unstimmigkeiten werden die Passagiere mit einem hierfür etablierten Busangebot in die Innenstadt gefahren, um einzukaufen bzw. Wartezeiten zu überbrücken.

Die Personenschiffahrt verzeichnet seit Jahren Umsatzzuwächse. In Nürnberg, aber auch in den anderen von der bayernhafen-Gruppe betriebenen Häfen (Aschaffenburg, Bamberg, Roth, Regensburg und Passau) wurde in den letzten Monaten der Bereich der Kabinenschiffahrt erweitert und aufgewertet. Der Nürnberger Hafen prosperiert derzeit so stark, so dass er mit kostenintensiven Ausbaumaßnahmen (zu rd. 10,5 Mio. Euro) auf Anlegemöglichkeit bis zu zehn Kreuzfahrtschiffen erweitert wurde, um Stausituationen zu vermeiden. Erwartet werden in Nürnberg nun rd. 1.100 Kreuzfahrtschiffe pro Jahr.

Die erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen des Hafengeländes, wie sie hier beschrieben werden, setzen eine hohe Investitionsbereitschaft der Stadt Erlangen voraus.

Diese wären jedoch langfristig angelegt und würden eine strategisch wichtige Weichenstellung in Bezug auf die dauerhafte Erhaltung eines funktionierenden Hafenbetriebes in Erlangen bedeuten. Gerade im Hinblick darauf, dass andere bayerische Häfen derzeit intensiv in ihre Häfen investieren, wäre ansonsten auf Dauer zu befürchten, dass potentielle Nutzer / Reeder am Erlanger Hafen „vorbei fahren“ würden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von rd. 2 Mio. Euro für das Haushaltsjahr 2017 sind hierfür nachzumelden.

D) Alternative Nutzungsmöglichkeiten

Sollten die Mittel zur baulichen Ertüchtigung nicht zur Verfügung gestellt werden, wäre wohl mit einer Beendigung des Hafenbetriebes nach Ablauf der vereinbarten Pachtdauer zu rechnen. Für den Fall, dass der Hafenbetrieb (ggf. auch aufgrund mangelhafter technischer Ausstattung) nur noch unrentabel geführt werden kann, wird dem Pächter auch eine außerordentliche Kündigungsmöglichkeit eingeräumt.

Bei Beendigung des Hafenbetriebes wären alternative Nutzungsmöglichkeiten zu prüfen.

Inwieweit eine sonstige, sowohl genehmigungsfähige als auch wirtschaftlich attraktive, Nutzung des Grundstücks realisiert werden kann, ist aktuell nicht absehbar.

Für eine über die Hafennutzung hinausgehende Nutzung wäre eine gewerbliche Nutzung als Lagerfläche denkbar und auch städtebaulich sinnvoll, dies allerdings nur soweit

immissionsschutzrechtliche Vorgaben eingehalten werden (abhängig vom Lagergut). Im Übrigen wären im Falle einer neuen Nutzung Fragen der baurechtlichen Erschließungssituation zu klären, die ggf. zu weiteren erheblichen Kosten führen können (Erweiterung des Bahnübergangs).

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	rd. € 2.000.000	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herrn Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Dem Antrag wird mit 6 : 2 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt.

Herr Stadtrat Bußmann bittet um eine schriftliche Stellungnahme welche Alternativen es gibt, um das Hafenbecken zu schließen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herrn Stadtrat Dees beantragt diesen Tagesordnungspunkt zu vertagen.

Dem Antrag wird mit 6 : 2 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt.

Herr Stadtrat Bußmann bittet um eine schriftliche Stellungnahme welche Alternativen es gibt, um das Hafenbecken zu schließen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 15

610.3/028/2016/1

Neugestaltung des Gerbereitunnels

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten der DB Projektbau GmbH zum viergleisigen Ausbau zwischen Nürnberg und Ebensfeld werden die Bahnunterführung am Gerbereitunnel sowie die angrenzenden Straßenräume als städtische Maßnahmen neu gestaltet. Hierzu erfolgte der Grundsatzbeschluss am 15.11.2011. Der Vorentwurf zur Gestaltungsplanung mit dem Lichtkonzept wurde am 16.10.2012 im UVPA beschlossen.

Neben der funktionalen Verbesserung der Bahnunterführung erhalten der Tunnel, die Rampe und die Zugänge auch eine gestalterische Aufwertung. Mit dem Licht- und Farbkonzept soll die bisherige Unterführung den Charakter eines trostlosen Durchgangs verlieren und ein attraktiver, gern genutzter Stadtraum werden. Eine verbreiterte Rampe, die mit drei Ruhepodesten ausgestattet ist, kann zudem von mobilitätseingeschränkten Bürgern besser genutzt werden. Die Rampe und der Tunneldurchgang sollen als „Gehweg“ mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ ausgewiesen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

A) Dimensionierung der Rampe

Der Gerbereitunnel stellt mit einer täglichen Radfahrer- und Fußgängerfrequenz von über 7.500 Menschen einen der am höchsten frequentierten Durchgänge im Erlanger Stadtgebiet dar. Da eine bauliche Verbreiterung des Tunneldurchganges nicht möglich ist, dient eine großzügige Verbreiterung der Rampe einschließlich der Neugestaltung des derzeit unübersichtlichen Kreuzungsbereiches Tunnel/Rampe/Treppe der Verkehrssicherheit.

Seitens des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes wird in Abstimmung mit der Polizei eine gemeinsame Verkehrsführung von Fußgängern und Radfahrern im Bereich der Rampe und des Tunneldurchgangs als "sinnvoll und zwingend notwendig" erachtet. Die Rampe bleibt verkehrsrechtlich ein Fußweg mit Freigabe für den langsam fahrenden Radverkehr.

In der folgenden Tabelle werden hinsichtlich der Dimensionierung die Angaben des aktuellen Planungsstandes mit den entsprechenden Bestandsgrößen verglichen:

	Bestand 2015	aktueller Planungsstand 16.03.2016 (voraussichtliche Maße)
Rampe Länge	46,50 m ohne Zwischenpodeste	ca. 47,74 m mit drei Zwischenpodesten
Rampe Breite oben	2,98 m	ca. 5,95 m
Rampe Breite unten	2,95 m	ca. 5,42 m

Aufgrund der Verbreiterung der Rampe zum Gerbereitunnel wird die Westliche Stadtmauerstraße in diesem Bereich verschmälert (Vergleich Breite des Straßenraumes am oberen Zugang zur Rampe: Bestand 10,49 m und Planung 7,20 m). Nach der Neugestaltung des Gerbereitunnels wird deshalb auch die Westliche Stadtmauerstraße und die Paulistraße entsprechend der beschlossenen Prioritätenliste für Maßnahmen im öffentlichen Raum (Aktualisierung 2011) als eigenständige Baumaßnahme neu gestaltet. Pkw- und Lieferverkehr sowie auch der während der Bergkirchweih verlagerte Busverkehr werden in Zukunft wie bisher über diese Route geführt.

B) Licht- und Farbkonzept

Als Ergebnis der Bemusterung werden von den Teilnehmern folgende Materialien und Farbgebungen zur Beschlussfassung durch den UVPA und somit für die Realisierung vorgeschlagen:

1. **Tunnelinnenwände:** Die Verkleidung der Tunnelinnenwände erfolgt mit raumhohen Glaspaneelen, Oberfläche glatt, VSG-Scheibe, 12 mm aus 2 x ESG. Die Glaspaneele haben eine Bautiefe von ca. 10 cm und können zur Wartung aufgeklappt werden. Die innen farbig folierten Glaspaneele haben mittig jeweils 10 cm breite LED-Lichtlinien, die die Grundbeleuchtung des Tunnels übernehmen. Um die Blendwirkung der Lichtlinien hinter den weißen Flächen zu reduzieren, soll in diesem 10 cm breiten Bereich zusätzlich ein mattiertes Plexiglas aufgebracht werden. Als Leitfarbe des Tunnels wird ein kühles, frisches Hellblau z.B. RAL 5024 Pastellblau oder RAL 5012 Lichtblau entsprechend der Farbanalyse der historischen Innenstadt vorgeschlagen. Ein helles Blau lässt den Tunneldurchgang sogleich optisch als weiten Raum erscheinen.
2. **Tunneldecke:** Die Tunneldecke soll passend zur farbigen Wandverkleidung einen hellgrauen, monochromen Anstrich erhalten.
3. **Bodenbelag:** Eine Empfehlung zum Bodenbelag konnte zur Bemusterung nicht getroffen und soll daher im UVPA entschieden werden. (siehe Punkt C)
4. **Sichtfenster in der Schallschutzwand:** Die bereits hergestellte Fensteröffnung am oberen Zugang der Rampe erhält eine Festverglasung mit Klarglas. Der Fensterrahmen aus Metall erhält eine Beschichtung mit DB 703 Eisenglimmer rau passend zur Stadtmöblierung und wird indirekt beleuchtet.
5. **Schriftzug:** Rechts neben dem Sichtfenster wird zur besseren Wahrnehmung der Unterführung der einzeilige Schriftzug „GERBEREITUNNEL“ in Großbuchstaben mit der Schriftart Futura Extended und einer Buchstabenhöhe von ca. 22 cm angebracht. Der Schriftzug besteht aus flachen Einzelbuchstaben aus Metall und wird mit DB 703 Eisenglimmer rau beschichtet. Der Schriftzug wird nicht beleuchtet.
6. **Spiegel:** Zwischen Tunnel und unterem Beginn der Rampe wird zur besseren Einsehbarkeit der entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer im Kurvenbereich eine Spiegelfläche, bestehend aus normalem Spiegel hinter eine VSG-Scheibe montiert, angebracht.
7. **Stahlteile und Brüstungsgeländer:** Für alle Stahlteile wird ebenfalls die anthrazit-farbene Beschichtung mit DB 703 Eisenglimmer rau festgelegt. Die eingespannten Brüstungsgeländer sollen mit Glasscheiben und alternativ mit vertikalen Metallstäben ausgeschrieben werden.

C) Entscheidung zu Bodenbelägen

Zum Bemusterungstermin wurden zwei Musterflächen in grau und anthrazit hergestellt. Beide Flächen wurden aus Granitkleinsteinpflaster 10/10/10, Oberfläche und Unterfläche gesägt und geflammt, erstellt. Durch die vollflächige Verfugung mit einem speziellen Fugenmörtel wird eine ebene Oberfläche erzielt. Nach dem Testfahren durch Rollstuhlfahrer im trockenen wie im regennassen Zustand beurteilten diese den Bodenbelag als unerwartet positiv, auch wenn ein Asphaltbelag ihrerseits bevorzugt würde. Da eine Priorisierung hinsichtlich des Bodenbelages beim Bemusterungstermin nicht erfolgte, ist die Entscheidung zum Bodenbelag für die Rampe, den Tunneldurchgang und die Platzfläche am oberen Zugangsbereich der Rampe noch zu treffen.

Für die befahrbare Platzfläche am oberen Beginn zur Rampe hat die Verwaltung vier Vorschläge zur Oberflächenbefestigung gemacht:

1. Befestigung in Asphaltbauweise, Kosten ca. 40 €/qm
2. Betonwürfelpflaster 16/16/14 auf Drainbeton, Bettung und Fugenfüllung aus speziellen Materialien, Kosten ca. 125 €/qm
3. Granitgroßsteinpflaster 16/16/16 auf Drainbeton, Bettung und Fugenfüllung aus speziellen Materialien, Kosten ca. 145 €/qm
4. Ungebundene Bauweise aus Rechteckpflaster mit Verschiebesicherung im Fischgrät-/Limesverband, Kosten ca. 50 €/qm

Insbesondere für die Materialwahl der Platzfläche sind auch die vorhandenen Materialien der angrenzenden Straßen zu berücksichtigen: Der bereits fertiggestellte Bereich der Westlichen Stadtmauerstraße bis zum Bahnhof ist mit gelbem Innenstadtstein befestigt. Die Paulistraße soll - wie bereits im östlichen Teilabschnitt - den hellgelben Via Castello-Stein bzw. -platte erhalten. Das bedeutet, dass an diesem oberen Zugang der Rampe mehrere Materialien zusammentreffen. Aus gestalterischer Sicht sollte kein Material zusätzlich aufgenommen werden, welches noch nicht im Bereich der historischen Innenstadt vorhanden ist. Der Bodenbelag muss in diesem Kurvenbereich belastbar sein und Reparaturen an den Schächten des Kanals ermöglichen. Um den oberen Zugang der Rampe als überfahrbaren Kreuzungsbereich zu kennzeichnen und die Verkehrsaufmerksamkeit zu erhöhen, ist ein Material erforderlich, welches sich von den gelblichen Tönen des Innenstadtsteines und des Via Castello in Material und Farbe auffällig abhebt. Bei der Ausgestaltung dieser Platzfläche ist zu berücksichtigen, dass hier der Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich überwiegt. Folglich soll durch die Pflasterbauweise auch der Charakter der Mischverkehrsfläche im verkehrsberuhigten Bereich betont werden und für alle Verkehrsteilnehmer leicht erfassbar sein.

Die Verwaltung schlägt daher vor, dem Vorschlag 3 zu folgen und die Platzfläche (ca. 12 m x 14 m) mit grauem Granitgroßsteinpflaster 16/16/16, Oberfläche gesägt, vollflächig verfugt, zu befestigen.

Im Bereich der Rampe und des Tunneldurchgangs soll sich dieser Bodenbelag mit Granitkleinsteinpflaster 10/10/10, Oberfläche gesägt, vollflächig verfugt, fortsetzen. Dies entspricht der Testfläche vom Bemusterungstermin, der von den mobilitätseingeschränkten Bürgern getestet und neben Asphaltbelag für gut befahrbar empfunden wurde. Im Bereich der Rampe steht ein grauer Natursteinbelag im gewollten Farbkontrast zur rötlichen Sandsteinverkleidung der Schallschutzwand. Eine Ausgestaltung der Rampe mit Pflasterbelag betont zudem den Charakter als Gehweg und hilft dabei, die gefahrenen Geschwindigkeiten des Radverkehrs möglichst gering zu halten. Da es sich bei der Rampe verkehrsrechtlich weiterhin nur um einen Gehweg handelt, allerdings mit einer Freigabe für den Radverkehr, ist die Benutzung für den Radverkehr auch nur in Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

2012 wurde Dietz Joppien Architekten AG aus Frankfurt a.M. in Zusammenarbeit mit lunalicht aus Karlsruhe mit der Erstellung des Lichtkonzeptes beauftragt. Im UVPA wurde dieses Lichtkonzept am 10.07.2012 durch den Lichtplaner Herrn Friedrich/lunalicht vorgestellt. (siehe UVPA-MzK vom 10.07.2012)

Der von der Verwaltung erarbeitete gestalterische Vorentwurf wurde am 16.10.2012 im UVPA beschlossen. Die Planung umfasste hierbei neben der Bahnunterführung mit Rampe, Treppe und Zugängen auch die Bereiche der angrenzenden Straßenräume Paulistraße und Westliche Stadtmauerstraße.

Die Zusammenarbeit mit der DB Projektbau GmbH gestaltete sich schwierig. Aufgrund der immensen Bauzeitverzögerungen seitens der DB mussten auch die städtischen Maßnahmen jeweils neu terminiert werden. Problematisch war zudem, dass die DB den genauen Verlauf der neuen Schallschutzwand (SSW) z.T. mit räumlichen Versätzen mehrfach änderte. 2014 wurde eine Einigung zwischen der DB Projektbau GmbH und der Stadt Erlangen hinsichtlich eines geradlinigen Verlaufs der SSW erzielt, der aber zugleich die geplante Verbreiterung der Rampe schmälerte.

Ab Oktober 2014 wurde ein Teilbereich der Schallschutzwand (SSW) im Bereich der Westlichen Stadtmauerstraße errichtet und ab März 2015 mit den Sandsteinplatten in Assoziation zur früheren Stadtmauer verkleidet. Die geplante Kanaldurchpressung von EBE an diesem Standort erfolgte ab November 2014.

Am 07.07.2015 fand vor Ort eine Bemusterung zum Farb- und Lichtkonzept statt, mit der Teilnahme von: Vertreter der mobilitätseingeschränkten Bürger (Zentrum Selbstbestimmtes Leben - ZSL), Bayrischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V. (BBSB), Seniorenbeirat, Behindertenbeauftragter der Stadt, Vertreter der Stadtratsfraktionen, Vertreter der Verwaltung und die beauftragten Planer.

Weitere Abstimmungsgespräche mit den Vertretern des Bayerischen Blinden - und Sehbehindertenbundes e.V. (BBSB) und dem städtischen Behindertenbeauftragten wurden im Januar 2016 durchgeführt. Diese werden auch im weiteren Planungsverlauf beteiligt, um deren spezielle Anforderungen soweit wie möglich in die Planung einzuarbeiten. Seitens des BBSB wurde z.B. empfohlen, am oberen und unteren Beginn der Treppe weiße Bodenindikatoren (Noppen über die gesamte Treppenbreite, Tiefe von 60 cm) einzubauen und die jeweils obersten und untersten Stufen mit einem Leuchtdichtekontrast zu markieren.

Da im Kontext mit der Verbreiterung der Rampe auch der Straßenraum eines Bereichs der Westlichen Stadtmauerstraße verändert wird, wurde am 01.02.2016 hierzu die 1. Bürgerbeteiligung mit den Eigentümern, die Anwohnern und den Gewerbetreibenden des voraussichtlichen Geltungsbereiches durchgeführt.

Als nächster Schritt erfolgt nach diesem UVPA-Beschluss der BWA-Beschluss zur Gesamtmaßnahme Gerbereitunnel und die Vorbereitung der weiteren Projektschritte.

Die Neugestaltung des Tunneldurchgangs und der Zugänge einschließlich der Rampe kann aus statischen Gründen erst realisiert werden, wenn die bahnseitige Stützwand erneuert und die vorhandenen Abstützungen entfernt wurden. Für den Abbruch der vorhandenen Stützwand sowie die Herstellung der neuen Stützwand ist eine Vollsperrung der Rampe und der Westlichen Stadtmauerstraße erforderlich.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Auf der Basis der aktuellen Kostenberechnung vom Ing.-Büro LAP, Stand 24.06.2016, wurde die Kostenschätzung für die Maßnahme mit Gesamtkosten von ca. 1,2 Mio. € ermittelt. Diese Kosten beinhalten Baukosten und Planungskosten. Bei dieser Kostenschätzung ist zu beachten, dass es sich ausschließlich um die Kosten für die Stützwand, die Gestaltung des

Tunnels und der Stützwand, die Verkleidung der bahnseitigen Wand und der Rampe handelt. Maßnahmen in den anschließenden Straßen einschließlich der befestigten Flächen an den Zugängen der Rampe und der Treppe sind hierbei nicht enthalten, d.h. diese Kosten berücksichtigen lediglich die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der angrenzenden Straßenräume.

Die Realisierung der Maßnahme Gerbereitunnel soll aus zwei Programmen gefördert werden:

Die Verbreiterung der Rampe soll durch FAG-Mittel gefördert werden (gemäß den Richtlinien für die Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger). Hierbei wird mit einer Förderquote von ca. 50% der anrechenbaren Kosten gerechnet.

Die Aufwendungen für die gestalterische Aufwertung von Rampe und Tunnel werden durch Städtebaufördermittel aus dem Bund-Länder Programm „Aktive Zentren“ mit 60% der förderfähigen Kosten bezuschusst.

Die konkrete Zuordnung der einzelnen Kosten zu dem jeweiligen Förderprogramm wird noch in Abstimmung mit dem Fördergeber rechtzeitig vor der Zuwendungsbeantragung erfolgen.

Investitionskosten gesamt:	€ 1.200.000,-	bei IPNr.: 541.8011
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- 850.000 € sind vorhanden auf IvP-Nr. 541.8011 (HH-Ansatz 2016: 25.000 €, Invest.-Programm 2017: 25.000 €, 2018: 500.000 €, 2019: 300.000 €)

- 375.000 € sind noch nicht vorhanden. Anmeldung zum HH 2017 ist erforderlich.
Die Mittel werden voraussichtlich in folgenden Jahren benötigt:
2017: +25.000 €, 2018: +200.000 €, 2019: +150.000.

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Traub-Eichhorn beantragt für den Belag auf der Rampe Asphalt zu verwenden. Dieser Änderung wird mit

7 : 0 Stimmen im UVPB und **10 : 4** Stimmen im UVPA zugestimmt.

Ergebnis/Beschluss:

Die Umgestaltung des Gerbereitunnels soll entsprechend der Ausführungen im Sachbericht realisiert werden. Die Angaben zur Materialität und Farbgebung, die als Ergebnis des Bemusterungstermins am 07.07.2015 vorgeschlagen wurden, werden für die Realisierung bestätigt. Hinsichtlich des Bodenbelages für die Rampe und den Tunneldurchgang werden als

Material ~~Granitkleinsteinpflaster 10/10/10 grau~~ **Asphalt** sowie für den Kreuzungsbereich als oberen Zugang zur Rampe Granitgroßsteinpflaster 16/16/16 für die Ausführung beschlossen. Eine Mittelanmeldung in Höhe von 375.000 € soll zum Haushalt 2017 eingebracht werden.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Traub-Eichhorn beantragt für den Belag auf der Rampe Asphalt zu verwenden. Dieser Änderung wird mit

7 : 0 Stimmen im UVPB und **10 : 4** Stimmen im UVPA zugestimmt.

Ergebnis/Beschluss:

Die Umgestaltung des Gerbereitunnels soll entsprechend der Ausführungen im Sachbericht realisiert werden. Die Angaben zur Materialität und Farbgebung, die als Ergebnis des Bemusterungstermins am 07.07.2015 vorgeschlagen wurden, werden für die Realisierung bestätigt. Hinsichtlich des Bodenbelages für die Rampe und den Tunneldurchgang werden als Material ~~Granitkleinsteinpflaster 10/10/10 grau~~ **Asphalt** sowie für den Kreuzungsbereich als oberen Zugang zur Rampe Granitgroßsteinpflaster 16/16/16 für die Ausführung beschlossen.

Eine Mittelanmeldung in Höhe von 375.000 € soll zum Haushalt 2017 eingebracht werden.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 7 gegen 0

TOP 16

612/018/2016

**Benennung von Straßen, Wegen und Plätzen
hier: BPlan 464 Steudach - Am Klosterholz West**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Gemeinden haben gemäß Art. 56 Abs. 2 GO für eine zuverlässige Orientierung im Gemeindegebiet zu sorgen. Dazu tragen Straßen, Wege- und Platznamen, Straßennamensschilder und Hausnummern wesentlich bei. Dadurch wird insbesondere bei Nottfällen ein effektiver Einsatz der Rettungsdienste und der Polizei gewährleistet, sowie Zustellungen und der private Besuchsverkehr erleichtert. Für die Erteilung der Namen ist gemäß Art. 53 Abs. 1 BayStrWG die Gemeinde zuständig.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Für die Erschließung sieht der Bebauungsplan 464 (Am Klosteholz West) eine zentrale Zufahrt sowie nach Norden abzweigende Stichstraßen vor. Alle Verkehrswege sollen den gleichen Straßennamen erhalten. Auf eine separate Benennung der kurzen Stiche wird verzichtet.

Nach Prüfung der bereits vorhandenen Straßennamen in Steudach ergibt sich, dass keine Straßenbenennungen nach Persönlichkeiten vorhanden sind. Vielmehr sind die Straßen in Steudach mit ortsbezogenen Begriffen wie Sankt Michael (ehemalige Ortskapelle in Steudach), Am Klosterholz, Im Wolfsgarten, Kieselbergstraße, Lobersberg und Steudacher Straße benannt.

Die Verwaltung schlägt vor, dass dieses Konzept auch bei der Benennung der neuen Erschließungsstraße beibehalten werden soll.

In einem Artikel zu Steudach aus dem Stadtlexikon ist der Begriff „**Waldhufe**“ genannt. Demnach ist Steudach aus einer sog. Waldhufensiedlung entstanden.

Ein Waldhufendorf ist eine ländliche Siedlungsform die typischerweise in Rodungsgebieten auftrat und die sich durch einen regelmäßigen Grundriss auszeichnete. Es handelte sich um ein Reihendorf, bei dem meist doppelzeilig der Landbesitz jeweils als breiter Streifen an die Hoflage anschloss.

Das Wort *Hufe* bezeichnet dabei eine landwirtschaftliche Hofstelle, von deren Bewirtschaftung sich die jeweilige dort lebende Bauernfamilie ernähren konnte. (Quelle: Wikipedia)

Der Ortsbeirat Kosbach-Steudach hat sich in einer Stellungnahme für den Benennungsvorschlag ausgesprochen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Benennungen erfolgt gemäß den Grundsätzen des „Leitfadens für Straßenbenennungen“ (UVPA-Beschluss vom 16.11.2010).

Der Vorschlag eine Straße nach einem Begriff mit Verweis auf eine regionale Besonderheit zu benennen, soll die Zugehörigkeit der neuen Siedlung zur Ortschaft verdeutlichen. Der Begriff „Waldhufe“ wurde dem Stadtlexikon entnommen (siehe Artikel zu Steudach).

Die vorherige Aufnahme des Begriffs „Waldhufe“ in die Vorschlagsliste – wie üblicherweise vorgesehen – wird hier ausgesetzt und stattdessen zuvor im Ältestenrat beraten.

Die Benennung wird direkt mit Beschlussfassung wirksam. Die Umsetzung vor Ort (Anbringen/Aufstellen der Schilder) erfolgt durch die Verwaltung.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
 sind vorhanden auf IvP-Nr.

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Im Geltungsbereich des BPlan 464 (Am Klosterholz West) ist die Benennung der Erschließungsstraße für das neu entstehende Wohnquartier erforderlich.

Die zentrale Erschließungsstraße sowie die nördlich abgehenden Stichstraßen werden

Waldhufe

benannt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Im Geltungsbereich des BPlan 464 (Am Klosterholz West) ist die Benennung der Erschließungsstraße für das neu entstehende Wohnquartier erforderlich.

Die zentrale Erschließungsstraße sowie die nördlich abgehenden Stichstraßen werden

Waldhufe

benannt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 17

613/104/2016

**Lichtsignalanlage Drausnickstraße / Kurt-Schumacher-Straße - Änderung der
Spuraufteilung**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch die derzeitige Spuraufteilung in der Kurt-Schumacher-Straße müssen sich die zwei hoch belasteten Verkehrsströme geradeaus und rechts aus Richtung Süden eine gemeinsame Spur teilen. Bei GRÜN an der Lichtsignalanlage behindern die Rechtsabbieger (welche noch den Vorrang der parallelen Fußgängerfurt beachten müssen) den Geradeausverkehr. Der nachmittägliche Rückstau in der Kurt-Schumacher-Straße beläuft sich somit regelmäßig auf ca. 1 Kilometer - bis über die Lichtsignalanlage an der Allee am Röthelheimpark und über den OBI-Kreisel hinweg. Somit wird auch der bereits öfter im Fokus liegende Schleichverkehr durch die Buckenhofer Siedlung gefördert.

Der mögliche Anbau der notwendigen separaten Rechtsabbiegerspur ist aufgrund des notwendigen Flächenbedarfes trotz bereits vorhandener Vorkaufsrechte nicht absehbar.

Durch die angestrebte Sperrung des Linksabbiegers von der Kurt-Schumacher-Straße in die Drausnickstraße wird eine Änderung der Spuraufteilung möglich. Für die zwei hoch belasteten Verkehrsströme geradeaus und rechts können jeweils separate Spuren markiert werden. Bei GRÜN an der Lichtsignalanlage können beide Ströme gleichzeitig fahren. Die Leistungsfähigkeit erhöht sich damit um ca. 50 %. Der nachmittägliche Rückstau in der Kurt-Schumacher-Straße wird sich deutlich verringern. Der Schleichverkehr durch die Buckenhofer Siedlung wird noch weiter entschärft. Insbesondere die zum Fahrplanwechsel 2017/2018 vorgesehene Verlagerung der Buslinie 280 vom Uni-Südgelände über die Kurt-Schumacher-Straße zum Busbahnhof Spardorf könnte von dieser Maßnahme profitieren.

Die Sperrung des Linksabbiegers wird aufgrund der geringen Belastung (vormittags 2 Fahrzeuge je Umlauf, nachmittags 1 Fahrzeug je Umlauf) als vertretbar angesehen. Es sind Ausweichmöglichkeiten über die Allee am Röthelheimpark sowie die Artilleriestraße vorhanden. Eine gemeinsame Geradeaus- und Linksspur ist trotz der geringen Menge an Linksabbiegern nicht möglich, da bereits der 1. Linksabbieger in jedem Umlauf die gesamte gemeinsame Spur zustellen würde.

Der Busverkehr (vorwiegend Schülerverkehr aus der Artilleriestraße) kann weiterhin links abbiegen, da ein Eingriff in das derzeitige System zu große Linienänderungen sowie Haltestellenverlegungen mit sich bringen würde. In der relevanten Hauptverkehrszeit fahren zudem keine Schulbusse mehr, sodass eine Behinderung durch links abbiegende Busse aus der Geradeausspur als vertretbar angesehen wird.

Um evtl. negative Auswirkungen der Änderung abschätzen zu können (z.B. durch den Verschwenk des Geradeausverkehrs im Knotenpunkt, evtl. Konflikt mit dem im Knoten wartenden Linksabbieger von Norden, Abwicklung der linksabbiegenden Busse) soll die Maßnahme als Probetrieb eingerichtet werden. Wenn keine Auffälligkeiten zu beobachten sind, wird die Maßnahme automatisch in den Dauerbetrieb übergehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Änderung der Spuraufteilung und Kenntlichmachung für die Verkehrsteilnehmer sind entsprechend dem Lageplan in Anlage 1 folgende Arbeiten auszuführen:

- Um die Änderung der Spuraufteilung rechtzeitig anzukündigen ist eine Spurtafel aufzustellen.
- Am Auslegermast ist das Zeichen „vorgeschriebene Fahrtrichtung gerade/rechts“ zu montieren.
- Um dem Busverkehr weiterhin das Linksabbiegen zu erlauben ist darunter das Zusatzzeichen „Bus frei“ anzubringen.
- Die Pfeilmarkierungen der beiden Spuren sind anzupassen.
- Die Leitlinien zwischen den beiden Spuren sind als Breitstrich auszuführen.
- Um den Verschwenk der Geradeausspur zu verdeutlichen, sind Leitlinien im Knotenpunkt aufzubringen.
- Um die die längere Räumzeit der Radfahrer aus der neuen Geradeausspur zu berücksichtigen sind die Zwischenzeiten anzupassen.

Die Verwaltung hat geprüft, ob dem nun separaten Rechtsabbieger eine zusätzliche Grünzeit in Form eines zweifeldigen Signales angezeigt werden kann. Dies ist aufgrund der Signalprogrammstruktur nicht sinnvoll umsetzbar.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Auf Basis des vorliegenden Lageplanes wurden die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme (Markierung, Beschilderung, Software) auf ca. 4.000,- € geschätzt

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	Software € 2.500,-	bei Sachkonto: 543222
	Markierung/Beschilderung:	bei Sachkonto: 522102
	€ 1.500,-	
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
- für Software: 613090/51100061/543222
- für Markierung/Beschilderung: 660290/54125210/522102
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an der Lichtsignalanlage Drausnickstraße / Kurt-Schumacher-Straße aus Richtung Süden den Linksabbieger von der Kurt-Schumacher-Straße in die Drausnickstraße probeweise für 1 Jahr zu sperren.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an der Lichtsignalanlage Drausnickstraße / Kurt-Schumacher-Straße aus Richtung Süden den Linksabbieger von der Kurt-

Schumacher-Straße in die Drausnickstraße probeweise für 1 Jahr zu sperren.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 18

613/107/2016

**Bündelung des Lieferverkehrs insbesondere auf engen Straßen in der Innenstadt -
Fraktionsantrag Nr. 061/2016 Erlanger Linke**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 061/2016 der Erlanger Linke wird die Verwaltung aufgefordert, das Nürnberger City-Logistik-System „ISOLDE“ sowie das Nachfolgeprojekt „Pilotprojekt zur nachhaltigen Stadtlogistik durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-Konzept“ durch die Forschungsgruppe von Professor Bogdanski, das Amt für Wirtschaft der Stadt Nürnberg und das Fraunhofer ATL im UVPA vorstellen zu lassen. Ziel dieser Projekte ist, die Erprobung von Möglichkeiten zur Bündelung der Liefervorgänge sowie innovative Lösungen für die Auslieferung auf der „letzten Meile“ in der Nürnberger Innenstadt zu testen. Durch die Nutzung von Effizienzpotenzialen sollen so Liefervorgänge reduziert werden und negative Auswirkungen des Lieferverkehrs wie Lärm und Luftschadstoffe sowie Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer durch Ladevorgänge (z.B. Halten in zweiter Reihe) können verringert werden. Erfahrungen mit dem bereits abgeschlossenen Projekt „ISOLDE“ zeigen jedoch, dass komplexe und branchenübergreifende Lösungsansätze hohe Umsetzungsbarrieren in der Praxis haben. Lediglich ein einzelnes Kurier-, Express- und Paketdienstleisterunternehmen (KEP) liefert weiterhin seine Ware in der Nürnberger Fußgängerzone mit Elektrofahrzeugen aus. Im aktuellen Projekt wird nun der Einsatz von Mikro-Depots und Lastenfahrrädern für die Distribution auf der „letzten Meile“ getestet. Die Erfahrungen des Projektes könnten ggf. auch auf Erlangen übertragen werden. Da das Projekt erst im April 2016 startete, ist jedoch davon auszugehen, dass verlässliche Ergebnisse erst im nächsten Jahr zur Verfügung stehen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verwaltung derzeit im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans mit den beauftragten Gutachtern bereits ein Lieferverkehrskonzept für die Erlanger Innenstadt erarbeitet. Bestandteil des Konzeptes ist u.a. die Prüfung der Einführung von Ladezonen und Empfehlungen zur räumlichen und rechtlichen Umsetzung dieser. Für die Goethestraße liegt hierzu der Beschluss 613/095/52016 vor. Um spezifischere Informationen zur Situation beim Lieferverkehr zu erhalten, wird zudem eine Umfrage bei den Gewerbetreibenden der Innenstadt Erlangens durchgeführt (vgl. Anlage 2). Basierend auf diesen Ergebnissen sollen auch Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie City-Logistik Systeme zukünftig in der Stadt Erlangen gefördert werden können. Dabei werden die vorliegenden Ergebnisse der Nürnberger Projekte berücksichtigt. Die Einladung der Forschungsgruppe der TH Nürnberg Georg Simon Ohm sowie der Projektpartner wird zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht als notwendig erachtet und sollte bei Bedarf erst in einer späteren, konkreteren Projektphase erfolgen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung erarbeitet im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ein Lieferverkehrskonzept für die Erlanger Innenstadt. Dabei werden auch Möglichkeiten zur Förderung von City-Logistik Systemen geprüft. Die vorliegenden Ergebnisse des Projektes „ISOLDE“ und des „Pilotprojektes zur nachhaltigen Stadtlogistik durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-Konzept“ werden dabei berücksichtigt. Das Konzept wird dem UVPA vorgelegt und nach Bedarf können zu einem gegebenen Zeitpunkt auch die Forschungsgruppe des Projektes der TH Nürnberg Georg Simon Ohm und die Projektpartner zur Vorstellung des Projektes eingeladen werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden¹⁰

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Erfahrungen des Nürnberger City-Logistik Projekts „ISOLDE“ und des Nachfolgeprojekts „Pilotprojekt zur nachhaltigen Stadtlogistik durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-Konzept“ bei der Erstellung eines Lieferverkehrskonzepts für die Erlanger Innenstadt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen.

Eine Einladung des Forschungsteams ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich und kann nach Bedarf in einer späteren Projektphase erfolgen.

Der Fraktionsantrag Nr. 061/2016 der Erlanger Linke ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Erfahrungen des Nürnberger City-Logistik Projekts „ISOLDE“ und des Nachfolgeprojekts „Pilotprojekt zur nachhaltigen Stadtlogistik durch KEP-Dienste mit dem Mikro-Depot-Konzept“ bei der Erstellung eines Lieferverkehrskonzepts für die Erlanger Innenstadt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu berücksichtigen.

Eine Einladung des Forschungsteams ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich und kann nach Bedarf in einer späteren Projektphase erfolgen.

Der Fraktionsantrag Nr. 061/2016 der Erlanger Linke ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 19

611/099/2016/2

Erhalt und Weiterentwicklung des Burgbergs -

Fraktionsantrag Nr. 044/2016 der Freien Wähler vom 04.05.2016

Fraktionsantrag Nr. 046/2016 der CSU vom 10.05.2016

Fraktionsantrag Nr. 064/2016 der Freien Wähler vom 30.06.2016

Fraktionsantrag Nr. 079/2016 der Erlanger Linke vom 18.07.2016

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

Zudem bildet sich hier – wie auch in vielen anderen Stadtteilen Erlangens – ein Generationenwechsel ab, der einhergeht mit sich wandelnden Vorstellungen an den eigenen Wohn- und Lebensraum. Aus diesem und anderen Gründen mehren sich (Bauvor-)Anfragen unter der Prämisse der Innenentwicklung. Dies bedeutet in der Regel eine Veränderung des baulichen

Bestandes und des unmittelbaren Umfeldes. Um zum einen den besonderen Charakter des Quartiers zu erhalten und zum anderen nötige Gestaltungs- und Abwägungsspielräume in Bezug auf Nachverdichtung einräumen zu können, ist es von Bedeutung, gemeinsame Zielrichtungen festzulegen.

Diese Tendenzen und Veränderungen waren Anlass für Referat VI Workshops mit Stadträten durchzuführen (zuletzt am 03.08.2016) um die aktuellen Anforderungen mit der Maßgabe des Bewahrens in Einklang zu bringen. Für die Weiterentwicklung des Burgberges wurden in dem Workshop verschiedene Zielrichtungen entwickelt. Im Rahmen der jeweiligen Diskussion in den Fraktionen sind vier Fraktionsanträge (Nr. 044/2016 der Freien Wähler, Nr. 046/2016 der CSU, Nr. 064/2016 der Freien Wähler und Nr. 079/2016 der Erlanger Linke) gestellt worden. Sie waren Anlass für einen weiteren Workshop am 03.08.2016. Die Ergebnisse dessen sind eingegangen in die formulierten Leitlinien.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Folgekosten € bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Kittel beantragt, dass die Bebauungspläne weiterhin gelten. GRZ und GFZ von Bauvorhaben sollen nach wie vor mit einer 10% Toleranz beurteilt werden. Laternengeschosse im Sinne der Anlage 1 sind wie Dachgeschosse zu bewerten. Die südliche Seite der Burgbergstraße ist mit einer Bebauungstiefe zwischen der Rathsberger Straße und der Ludwig-Thoma-Straße dem Bereich „II+D“ zuzuordnen.

Dem Antrag wird mit 7 : 0 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die bestehende Beschlusslage zum Burgberg (städtebauliche Qualitäten des Burgbergs sollen gewahrt bleiben) wird um eine zeitgemäße Weiterentwicklung des Planungsrechtvollzugs (Anlage 1) als Leitlinie für das Verwaltungshandeln ergänzt.
2. Die Fraktionsanträge Nr. 044/2016 der Freien Wähler vom 04.05.2016, Nr. 046/2016 der CSU vom 10.05.2016, Nr. 064/2016 der Freien Wähler vom 30.06.2016, Nr. 079/2016 der Erlanger Linke vom 18.07.2016 sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Kittel beantragt, dass die Bebauungspläne weiterhin gelten. GRZ und GFZ von Bauvorhaben sollen nach wie vor mit einer 10% Toleranz beurteilt werden. Laternengeschosse im Sinne der Anlage 1 sind wie Dachgeschosse zu bewerten. Die südliche Seite der Burgbergstraße ist mit einer Bebauungstiefe zwischen der Rathsberger Straße und der Ludwig-Thoma-Straße dem Bereich „II+D“ zuzuordnen.

Dem Antrag wird mit 7 : 0 Stimmen im UVPB und 14 : 0 Stimmen im UVPA zugestimmt.

Ergebnis/Beschluss:

3. Die bestehende Beschlusslage zum Burgberg (städtebauliche Qualitäten des Burgbergs sollen gewahrt bleiben) wird um eine zeitgemäße Weiterentwicklung des Planungsrechtsvollzugs (Anlage 1) als Leitlinie für das Verwaltungshandeln ergänzt.
4. Die Fraktionsanträge Nr. 044/2016 der Freien Wähler vom 04.05.2016, Nr. 046/2016 der CSU vom 10.05.2016, Nr. 064/2016 der Freien Wähler vom 30.06.2016, Nr. 079/2016 der Erlanger Linke vom 18.07.2016 sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 8 gegen 0

TOP 20

611/154/2016

5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. F 217 der Stadt Erlangen - Nahversorgungszentrum Frauenaaurach - hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der UVPA hat am 01.12.2015 beschlossen, für das Gebiet südlich der Willi-Grasser-Straße, westlich der Sylvaniastraße und nördlich der Grundstücke Flst.-Nrn. 209/18, 209/8, 209/7 – Gemarkung Frauenaaurach – das 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. F 217 aufzustellen.

Am 08.10.2015 wurde ein Antrag auf Vorbescheid zur Nutzungsänderung eines Ladens/Drogeriemarkts in eine Spielhalle auf dem Grundstück Sylvaniastraße 14 in Frauenaaurach eingereicht. Der bisherige Bebauungsplan mit seinen Deckblättern entbehrt spezieller Regelungen hinsichtlich des Umgangs mit Vergnügungsstätten.

Das Gebäude befindet sich im Nahversorgungszentrum Frauenaaurach. Die angestrebte Nutzung als Spielhalle widerspricht dem vom Erlanger Stadtrat am 23.07.2015 beschlossenen Vergnügungsstättenkonzept, welches Vergnügungsstätten in diesem Bereich ausschließt. Auf der Grundlage des bekanntgemachten Aufstellungsbeschlusses wurde die Entscheidung über den oben genannten Antrag auf Vorbescheid mit Schreiben vom 28.12.2015 für einen Zeitraum von 12 Monaten ausgesetzt.

Die Aufstellung des Deckblatts erfolgt nun mit dem Ziel der planungsrechtlichen Umsetzung des Vergnügungsstättenkonzepts und der damit verbundenen Abwehrmöglichkeit des Ansiedlungsvorhabens, da dieses einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuwider laufen würde.

Um weiteren potentiell nachteiligen städtebaulichen Entwicklungen im Gebiet vorzubeugen, werden im Zuge des 5. Deckblatts darüber hinaus Bordelle, bordellartige Betriebe sowie sonstige Betriebe und Einrichtungen, bei denen die Ausübung sexueller Handlungen betriebliches Wesensmerkmal ist, ausgeschlossen.

Beim 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. F 217 handelt es sich somit um eine Feinsteuerung innerhalb des Gebiets um möglichen Trading-Down-Effekten entgegen zu wirken, ohne aber den Gebietscharakter des Gewerbegebiets grundsätzlich zu verändern. Die bestehenden

planungsrechtlichen Festsetzungen bleiben unverändert, sofern sie dem 5. Deckblatt nicht widersprechen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. F 217 der Stadt Erlangen – Nahversorgungszentrum Frauenaaurach –.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Verfahrensstand

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 19.07.2016 den Entwurf des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. F 217 in der Fassung vom 19.07.2016 gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des Deckblattes zum Bebauungsplan mit Begründung lag in der Zeit vom 22.08.2016 bis einschließlich 23.09.2016 öffentlich aus. Aus dem Kreis der Öffentlichkeit gingen keine Stellungnahmen ein.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 17.08.2016 von der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 4 Abs. 2 BauGB unter Hinweis auf § 4 a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 9 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 5 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 2 behandelt werden.

Da sich hieraus keine Änderungen ergeben, kann das Deckblatt zum Bebauungsplan in der Fassung vom 18.10.2016 unverändert als Satzung beschlossen werden.

Prüfung der Stellungnahmen

Siehe Anlage 2

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
2. Der Entwurf des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. F 217 – Nahversorgungszentrum Frauenaurach – der Stadt Erlangen mit Begründung in der Fassung vom 18.10.2016 wird unverändert gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
4. Der Entwurf des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. F 217 – Nahversorgungszentrum Frauenaurach – der Stadt Erlangen mit Begründung in der Fassung vom 18.10.2016 wird unverändert gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 21

611/153/2016

**1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 der Stadt Erlangen - Fuchsendgarten -
hier: Aufstellungsbeschluss**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der Antragsteller hat am 31.08.2016 einen Antrag auf Vorbescheid zur Nutzungsänderung von Teilflächen eines Ladenlokals in eine Spielhalle auf dem Grundstück Fuchsendgarten 1a, Fl.Nr. 970/3, Gemarkung Erlangen eingereicht.

Das Gebäude befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 253. Die angestrebte Nutzung als Spielhalle widerspricht dem vom Erlanger Stadtrat am 23.07.2015 beschlossenen Vergnügungsstättenkonzept, welches Vergnügungsstätten in diesem Bereich ausschließt.

Die Änderung des Bebauungsplanes erfolgt mit dem Ziel der planungsrechtlichen Umsetzung des Vergnügungsstättenkonzeptes und der damit verbundenen Abwehrmöglichkeit des Ansiedlungsvorhabens, da dieses einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuwider laufen würde.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Fl.Nr. 968, 969, 970, 970/3 und 970/4 - Gemarkung Erlangen, nördlich des Parkplatzes Fuchsen Garten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsen Garten und westlich des Fußweges zur Hauptstraße. Er hat eine Größe von 0,3 ha.

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt. Das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Der seit 31.03.1994 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 253 enthält für den Bereich nördlich des Parkplatzes Fuchsenwiese die Festsetzung Mischgebiet. In Mischgebieten, die überwiegend gewerblich geprägt sind, sind Vergnügungsstätten zulässig (§6 Abs. 2 Nr. 8 BauNVO). Dies ist hier der Fall.

d) Rahmenbedingungen

Das Vergnügungsstättenkonzept wurde als städtebauliches Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB von der Stadt Erlangen beschlossen und ist bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Das Gebiet nördlich des Parkplatzes Fuchsenwiese ist demnach nicht als Toleranzgebiet für Vergnügungsstätten definiert.

e) Städtebauliche Ziele

Ziel ist der Schutz des Sanierungsgebietes "Nördliche Altstadt", die Attraktivitätssteigerung der innerstädtischen Gebiete, die Stärkung der innerstädtischen Einzelhandelsstandorte und der Schutz vor einem "Trading-down-Effekt".

Die Ansiedlung einer Spielhalle am Fuchsen Garten steht diesen Zielen entgegen; aufgrund des hohen Leerstands in der benachbarten Altstadtmarktpassage ist ein 'Trading-down-Effekt' in der direkten Umgebung bereits erkennbar. Die Ansiedlung einer Spielhalle würde diesen Prozess weiter verstärken.

Nach dem vom Stadtrat beschlossenen Vergnügungsstättenkonzept sollen im gesamten innerstädtischen Gebiet keine Vergnügungsstätten zugelassen werden - mit Ausnahme des E-Werks, welches im Konzept als Toleranzgebiet eingestuft wurde. Für die umliegenden Gebiete sind Vergnügungsstätten durch den Bebauungsplan 306 A bereits ausgeschlossen (Satzungsbeschluss in der Stadtratssitzung am 29.09.2016).

Mit dem 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 sollen daher Vergnügungsstätten in diesem Gebiet ausgeschlossen werden. Die Festsetzungen zu überbaubaren Flächen, zum Maß der baulichen Nutzung und zur Höhenentwicklung der Gebäude sollen unverändert bleiben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des 1. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsen Garten - der Stadt Erlangen. Ein Grünordnungsplan ist nicht erforderlich.

Der Änderungsbeschluss bildet auch die Voraussetzung für die Anwendung der Instrumente zur Sicherung der Bauleitplanung wie der Zurückstellung von Baugesuchen gemäß § 15 BauGB oder dem Erlass einer Veränderungssperre nach § 14 BauGB. Nach der erfolgten Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses in den Erlanger Nachrichten soll das Bauvorhaben durch Amt 63 zurückgestellt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Änderung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Änderung des Bebauungsplanes durch das 1. Deckblatt für das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 253 nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Da sich die Änderungen auf das Plangebiet und die Nachbargebiete nur unwesentlich auswirken, wird von der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB abgesehen.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die Aufstellung erfolgt im vereinfachten Verfahren nach §13 BauGB. Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden wird abgesehen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsenwiese - der Stadt Erlangen ist für das Gebiet nördlich des Parkplatzes Fuchsen Garten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsen Garten und westlich des Fußweges zur Hauptstraße durch das 1. Deckblatt nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ändern.

Die Änderung erfolgt im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden wird abgesehen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsenwiese - der Stadt Erlangen ist für das Gebiet nördlich des Parkplatzes Fuchsendgarten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsendgarten und westlich des Fußweges zur Hauptstraße durch das 1. Deckblatt nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ändern.

Die Änderung erfolgt im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden wird abgesehen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 22

611/148/2016

Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) Einleitung des Anhörungsverfahrens hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Negative städtebauliche, verkehrliche, umweltrelevante und einzelhandelsrelevante Auswirkungen auf die Stadt Erlangen sollen vermieden werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Es soll eine Stellungnahme zum Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) abgegeben werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

3.1 Vorhaben

Der LEP-Entwurf sieht folgende Änderungen vor:

1. Teilfortschreibung des Zentrale-Orte-Systems

Zentrale Orte sollen laut LEP überörtliche Versorgungsfunktionen für sich und andere Gemeinden wahrnehmen und überörtliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge bündeln, um zur polyzentrischen Entwicklung Bayerns beizutragen. Die Grundlage für die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen bildete im LEP bisher das System der Zentrale Orte mit den Stufen Grundzentren, Mittelzentren und Oberzentren.

Laut dem Entwurf der Teilfortschreibung des LEP wird eine neue Stufe „Metropole“ eingeführt, der Erlangen gemeinsam mit Nürnberg, Fürth und Schwabach zugeordnet werden soll. Diese Stufe liegt in der Hierarchie der Zentralen Orte über den Oberzentren und hätte damit die höchste zentralörtliche Bedeutung.

Zudem sind zahlreiche Neueinstufungen und Aufstufungen von Zentralen Orten geplant (vgl. Anlagen 1 und 2). Beispiele in der Umgebung von Erlangen sind Forchheim, das zum Oberzentrum aufgestuft werden soll und Zirndorf, Oberasbach und Stein als gemeinsames Mittelzentrum.

2. Änderung des Teilraums mit besonderem Handlungsbedarf

Teilräume mit wirtschaftsstrukturellen oder sozioökonomischen Nachteilen sowie Teilräume, in denen eine nachteilige Entwicklung zu befürchten ist, werden unabhängig von der Festlegung als Verdichtungsraum oder ländlicher Raum als Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf im LEP festgelegt.

Die Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf sind demnach vorrangig zu entwickeln. Dies gilt bei Planungen und Maßnahmen zur Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge, der Ausweisung räumlicher Förderschwerpunkte sowie Fördermaßnahmen und der Verteilung der Finanzmittel.

Der Raum mit besonderem Handlungsbedarf soll laut LEP Entwurf erweitert werden und eine Festlegung des Teilraums nun gemeindegerecht erfolgen. Dadurch würde der Raum mit besonderem Handlungsbedarf um 11 Landkreise (auf 33 Landkreise und 9 kreisfreie Städte) und 149 Einzelgemeinden ausgedehnt werden (vgl. Anlagen 1 und 2).

3. Erweiterung des Ausnahmekatalogs des Anbindegebots

Eine Zersiedelung der Landschaft und eine ungegliederte, insbesondere bandartige Siedlungsstruktur sollen laut LEP 2013 vermieden werden. Neue Siedlungsflächen sind deshalb möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. Im LEP 2013 sind bereits Ausnahmen dieses Anbindegebots enthalten.

Der Ausnahmekatalog soll neuerlich erweitert werden für Gewerbe- und Industriegebiete an Autobahnanschlussstellen oder an Anschlussstellen einer vierstreifig autobahnähnlich ausgebauten Straße oder an Gleisanschlüssen, für interkommunale Gewerbe- oder Industriegebiete sowie für bestimmte dem Tourismus dienende Einrichtungen. Für besonders strukturschwache Gemeinden soll darüber hinaus die Möglichkeit des Zielabweichungsverfahrens besonders berücksichtigt werden.

4. Neuer Grundsatz zum Trassenverlauf von Hochspannungsfreileitungen

Der ergänzte Grundsatz zu Höchstspannungsfreileitungen soll laut LEP Entwurf einen Beitrag zur Lösung der im Raum entstehenden Konflikte bei der Anpassung des Stromübertragungsnetzes im Zuge der Energiewende darstellen und den konkurrierenden Belangen der Bevölkerung sowie des Orts- und Landschaftsbildes ein besonderes Gewicht verleihen.

Demnach soll innerhalb von Ortschaften ein Abstand von 400 m und außerhalb von 200 m zwischen Leitung und nächstem Wohngebäude gelten. Die Regelung wird im Entwurf offenbar (nur) gegenüber den Netzbetreibern bei Leitungsneubau gelten.

Von diesen Regelungen wären bei Erneuerungen/Ausbauten tendenziell auch die 220 kV und 380 kV Leitungen im Stadtgebiet betroffen. Noch unklar ist, wie sich die geplanten Abstandszonen zu heranrückender Siedlungstätigkeit verhalten. Zumindest könnten Forderungen aufkommen, eine solche LEP-Regelung in analoger Weise bei der Gebietsentwicklung anzuwenden. Dies wäre insbesondere im Bereich Büchenbach zu beachten. Dies könnte erhebliche Konsequenzen für die Siedlungsentwicklung in Büchenbach bedeuten. Im Flächennutzungsplan wird derzeit ein vorsorglicher Korridor von 100m beiderseits der 380-KV Freileitung freigehalten.

Andere Festlegungen des LEP 2013 oder deren Begründung sind nicht Gegenstand des Anhörungsverfahrens.

3.2 Verfahren

Nachdem der Ministerrat in seiner Sitzung am 12. Juli 2016 den Entwurf der Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern zustimmend zur Kenntnis genommen hat, hat das Bayerische Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat am 28. Juli 2016 das Anhörungsverfahren eingeleitet. Die bayerischen Städte und Gemeinden sowie der Bayerische Städtetag haben die Möglichkeit, bis zum 15. November 2016 Stellung zu den geänderten Festlegungen gemäß dem LEP-Entwurf einschließlich des Umweltberichts zu nehmen.

3.3 Stellungnahme der Stadt Erlangen

LEP-Entwurf (Änderungen kursiv)	Stellungnahme
<p>2.1.2 <i>Festlegung der Zentralen Orte sowie der Nahbereiche</i></p> <p><i>Das zentralörtliche System in Bayern umfasst folgende Stufen:</i></p> <p>a) <i>Grundzentren,</i></p> <p>b) <i>Mittelzentren,</i></p> <p>c) <i>Oberzentren und</i></p> <p>d) <i>Metropolen</i></p> <p><i>(Z) Die Mittel- und Oberzentren sowie Metropolen werden gemäß Anhang 1 festgelegt.</i></p>	<p>Nach dem geltenden Zentrale-Orte-System sind 925 von 2056 Kommunen Zentrale Orte. Damit ist fast jede zweite Kommune ein zentraler Ort. Anstelle einer grundlegenden Überarbeitung des Systems wurden alleine Aufstufungen und Neueinstufungen zu/von Mittelzentren und Oberzentren vorgenommen. Abstufungen erfolgten nicht.</p> <p>Alleinige Aufstufungen und Neueinstufungen und damit die Vermehrung von Zentralen Orten werden kritisch gesehen, da dadurch eine Schwächung bereits bestehender zentraler Orte, insbesondere im Bereich Einzelhandel, befürchtet und die Steuerungsfunktion des Instruments reduziert wird.</p> <p>Das zentralörtliche System sollte stattdessen grundlegend überarbeitet werden. Für die Zentralen Orte muss ein klarer Kriterienkatalog vorgelegt werden, der auch für die von der Regionalplanung vorzunehmende Festlegung der Grundzentren verbindlich ist.</p>
<p><i>(G) Bestehende Zentrale Orte der Grundversorgung können als Grundzentren beibehalten werden.</i></p> <p><i>(G) Zusätzliche Mehrfachgrundzentren können in Ausnahmefällen festgelegt werden.</i></p>	<p>Zusätzliche Mehrfachgrundzentren werden von der Stadt Erlangen kritisch gesehen. Damit kann eine Zentralität konstruiert werden, obwohl sie nicht vorhanden ist.</p> <p>Ein geplantes Einzelhandelsprojekt in einem benachbarten Mehrfachgrundzentrum greift z. B. auf Kaufkraft im Erlanger Stadtgebiet zurück. Das gefährdet die wohnungsnah Versorgung im Stadtteil.</p> <p>An der bisherigen Regelung, dass zusätzliche Mehrfachgrundzentren unzulässig sind, sollte festgehalten werden.</p>

<p>2.1.9 Metropolen</p> <p><i>(G) Die Metropolen sollen als landes- und bundesweite Bildungs-, Handels-, Kultur-, Messe-, Sport-, Verwaltungs-, Wirtschafts- und Wissenschaftsschwerpunkte weiterentwickelt werden. Sie sollen zur räumlichen und wirtschaftlichen Stärkung der Metropolregionen und ganz Bayerns in Deutschland und Europa beitragen.</i></p>	<p>Der Stadt Erlangen, als Teil der geplanten Metropole Nürnberg/Fürth/Erlangen/Schwabach, stellt sich die Frage, welche Auswirkungen eine Aufstufung von einem Oberzentrum zu einer Metropole hat.</p> <p>Aus der zugeschriebenen und schon real existierenden landes-/ bundesweiten Bedeutung ergeben sich auch besondere Anforderungen z. B. bei der Vorhaltung von Infrastruktur und Wohnraum, die über die üblichen kommunalen Aufgaben deutlich hinausgehen und eine zusätzliche Unterstützung angezeigt erscheinen lassen.</p>
<p><i>Änderung des Teilraums mit besonderem Handlungsbedarf (siehe Anlage 1)</i></p>	<p>Die Stadt Erlangen schließt sich der Auffassung des Bayerischen Städtetags an, dass eine alleinige Erweiterung des Fördergebiets</p> <p>keine Abhilfe schafft. Vielmehr müssen die zur Verfügung stehenden Mittel der Erweiterung des Fördergebiets gerecht werden und sinnvoll verteilt werden. Ein funktionierendes Zentrale-Orte-System kann diese Verteilung leisten.</p> <p>Die Stadt Erlangen weist ergänzend darauf hin, dass eine gemeindescharfe Festlegung des Teilraums mit besonderem Handlungsbedarf kritisch gesehen wird. An der bisherigen Festlegung der Teilräume auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte sollte deshalb festgehalten werden. Insbesondere neu eingestufte Gemeinden im Umland von Metropolen stehen im Widerspruch zu der Weiterentwicklung dieser Zentralen Orte. Auch Gemeinden mit einem hohen Bevölkerungswachstum wie Nürnberg, Fürth und Erlangen haben einen Bedarf an Zuwendungen, um ihren Versorgungsaufgaben gerecht werden zu können.</p>
<p>3.3 Anbindegebot</p> <p>(...)</p> <p>(Z) Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung</p> <p>an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. Ausnahmen sind zulässig, wenn</p> <p>(...)</p> <p><i>- ein Gewerbe- oder Industriegebiet unter Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen an einer Autobahnanschlussstelle oder an einer Anschlussstelle einer vierstreifig</i></p>	<p>Die Stadt Erlangen lehnt eine Erweiterung des Ausnahmekatalogs ab und schließt sich der Haltung der Bayerischen Städtetags an:</p> <p>„Dieses Vorhaben begünstigt Verwerfungen zwischen Kommunen und Verschärfungen interkommunaler Konkurrenz. Durch diese Ausnahme werden Kommunen nach der zufälligen Gegebenheit ihrer räumlichen Lage an Verkehrsnetzen und nicht nach ihrer Versorgungsfunktion für ihr Umland und ihren Aufgaben begünstigt. Es besteht die Gefahr der Schwächung der Städte und zentralen Orte durch den Verlust von</p>

<p><i>autobahnähnlich ausgebauten Straße oder an einem Gleisanschluss geplant ist, - ein interkommunales Gewerbe- oder Industriegebiet unter Ausschluss von Einzelhandelsnutzungen geplant ist, (...)</i></p> <p><i>- eine überörtlich raumbedeutsame Freizeitanlage oder dem Tourismus dienende Einrichtung errichtet werden soll, die auf Grund ihrer spezifischen Standortanforderungen oder auf Grund von schädlichen Umwelteinwirkungen auf dem Wohnen dienende Gebiete nicht angebunden werden kann.</i></p> <p><i>(G) Bei der Ausweisung von nicht angebundenen Gewerbe- und Industriegebieten im Sinne von Abs. 2 (Z) Satz 2 Spiegelstrich 2 und 3 sollen auch kleinflächigen, handwerklich geprägten Betrieben Ansiedlungs- bzw. Erweiterungsmöglichkeiten gegeben werden. (...)</i></p>	<p>Gewerbeflächen an verkehrsgünstig gelegene Kommunen, die aber landesplanerisch nicht den Auftrag haben, das Umland mit wichtigen Versorgungseinrichtungen zu versorgen. Die Schwächung der Städte und zentralen Orte gerade im ländlichen Raum lässt eine Schwächung des ländlichen Raums in der Fläche befürchten. Aus den Daten der Flächennutzung lässt sich nicht belegen, dass das geltende Anbindegebot Städte und zentrale Orte bevorzugen würde. Im Gegenteil: Stellt man die Gewerbe- und Industrieflächen in Relation zu den Wohnflächen der beiden größten Städte in Bayern, zeigt sich, dass das Verhältnis von Gewerbe- zu Wohnflächen dort unter 13 Prozent liegt. Hingegen ist eine Vielzahl von Gemeinden mit einer Einwohnerzahl unter 5000 anzuführen, bei denen der Prozentsatz der Gewerbefläche zur Wohnfläche 30, 40 und in Einzelfällen sogar 50 übersteigt. Diese Zahlen sind Beleg, dass das Anbindegebot ländliche Gemeinden gerade nicht benachteiligt, sondern Raum für eine gesunde wirtschafts- und naturverträgliche Entwicklung lässt.“</p>
<p>6.1.2 Höchstspannungsfreileitungen <i>(G) Planungen und Maßnahmen zum Neubau oder Ersatzneubau von Höchstspannungsfreileitungen sollen energiewirtschaftlich tragfähig unter besonderer Berücksichtigung der Wohnumfeldqualität der betroffenen Bevölkerung sowie der Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Kommunen (z.B. für Bau-, Gewerbe- und Erholungsgebiete) und der Belange des Orts- und Landschaftsbildes erfolgen. Beim Ersatzneubau von Höchstspannungsfreileitungen sollen erneute Überspannungen von Siedlungsgebieten ausgeschlossen werden.</i></p>	<p>Der Ausschluss von erneuten Überspannungen von Siedlungsgebieten beim Neubau von Höchstspannungsfreileitungen und die geplanten Abstandszonen werden begrüßt.</p> <p>Auch die Anwendung der Abstandszonen beim Ersatzneubau wird sehr positiv gesehen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Regelung nicht analog auf die Ausweisung von Siedlungsflächen an bestehenden Hochspannungsfreileitungen angewendet werden darf. Dies würde die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum erheblich erschweren.</p>

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 Höppel soll dieser Tagesordnungspunkt in den Stadtrat verwiesen werden. Herr Stadtrat Höppel hat Änderungswünsche und gibt diese als schriftlichen Antrag an die Verwaltung weiter. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel soll dieser Tagesordnungspunkt in den Stadtrat verwiesen werden. Herr Stadtrat Höppel hat Änderungswünsche und gibt diese als schriftlichen Antrag an die Verwaltung weiter. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

verwiesen

TOP 23

Anfragen

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

1. Herr Stadtrat Helgert fragt an, ob Fahrer von Motorisierten Fahrrädern den Wiesen-grund als Verbindungsstrecke Ost-West befahren dürfen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

2. Herr Stadtrat Dees bittet darum, dass die kommunale Verkehrsüberwachung verstärkt in den Vorlesezeiten im Innenstadtbereich die im Halteverbot parkenden Autos überwacht. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

1. Herr Stadtrat Helgert fragt an, ob Fahrer von Motorisierten Fahrrädern den Wiesengrund als Verbindungsstrecke Ost-West befahren dürfen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

2. Herr Stadtrat Dees bittet darum, dass die kommunale Verkehrsüberwachung verstärkt in den Vorlesezeiten im Innenstadtbereich die im Halteverbot parkenden Autos überwacht. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Sitzungsende

am 18.10.2016, 19:15 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: