



# Einladung

**Stadt Erlangen**

## Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

2. Sitzung • Dienstag, 21.02.2017 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

### Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

### Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

Inhaltsverzeichnis  
siehe letzte Seite(n)

#### **Werkausschuss EB77:**

- 5. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 5.1. Gebäudereinigung im EB 77 durch Eigenreinigung EB77/019/2017
- 5.2. Ergebnisse des Baumgutachtens von 2016 zum Bergkirchweihgelände: EB77/020/2017  
Korrektur zur Beschlussvorlage 773/029/2016 vom 15./24.11.2016
- 6. Anfragen Werkausschuss EB77

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

- 7. Mitteilungen zur Kenntnis
- 7.1. Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 27.12.2016 - 32/056/2017  
01.02.2017
- 7.2. Protokoll Naturschutzbeirat vom 23.01.2017 31/133/2017
- 7.3. Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 15.12.2016 63/139/2016

- |      |  |              |
|------|--|--------------|
| 7.4. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge   | VI/092/2017  |
| 7.5. | Lärmschutz an der Bahn im Bereich Martinsbühler Str.;<br>Anfrage aus der 11. Sitzung des Stadtrats | 611/165/2017 |
| 7.6. | Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße - Gebbertstraße<br><b>Vortrag – Präsentation</b>   | 613/105/2016 |

### **Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:**

- |     |   |                 |
|-----|---|-----------------|
| 8.  | Nahverkehrsplan Erlangen 2016 - 2021<br><b>Vortrag durch die Verwaltung - Nahverkehrsplan siehe<br/>Ratsinformationssystem</b>  | 613/113/2017    |
| 9.  | Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch die<br>Stadt Erlangen an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH ge-<br>mäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007     | 30/057/2017     |
| 10. | Lärmsanierung entlang der A 73; gemeinsamer Fraktionsantrag Nr.<br>181/2016 der SPD-Fraktion, FDP-Fraktion und der GL-Fraktion vom<br>14.12.2016                            | 31/132/2017     |
| 11. | Vergabe von Kartierungsarbeiten im Bereich Wöhrmühlinsel und<br>östlich davon   | 31/134/2017     |
| 12. | Aufhebung des Beschlusses vom 16.6.2015 betreffend Maßnahmen<br>zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Häusling  | 32-1/049/2016/1 |
| 13. | Interessenbekundungsverfahren an städtischen Flächen an der Ecke<br>Güterhallenstraße / Goethestraße<br><b>Unterlagen werden nachgereicht</b>                               | 23/009/2017     |
| 14. | Hafen Erlangen;<br>Hafenentwicklung und notwendige Unterhaltsmaßnahmen  | 232/022/2015/3  |
| 15. | Innenstadtentwicklung Erlangen: Programmwechsel im Rahmen der<br>Städtebauförderung   | 610.3/031/2016  |
| 16. | Parkflächen für Wohnungs- und Gewerbebau nutzen<br>SPD-Fraktionsantrag Nr. 082/2016 vom 21.07.2016  | 611/159/2016    |
| 17. | Räumliche Ausweitung der Bebauungspläne H 461 und H 221<br>(Hüttendorf) nach Osten zur Entwicklung neuer Wohnbauflächen;<br>Fraktionsantrag 048/2016 der CSU vom 09.05.2016 | 611/131/2016/1  |

18. 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsendgarten - 611/164/2016  
hier: Billigungsbeschluss
19. Anfragen

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 14. Februar 2017

**STADT ERLANGEN**  
gez. Dr. Florian Janik  
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

**Die Sitzungsunterlagen können auch unter [www.ratsinfo.erlangen.de](http://www.ratsinfo.erlangen.de) abgerufen werden.**

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
I/EB77

Verantwortliche/r:  
I/EB77

Vorlagennummer:  
EB77/019/2017

### Gebäudereinigung im EB 77 durch Eigenreinigung

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

#### Beteiligte Dienststellen

Amt 24

#### I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

Mit dem 02.01.2017 ist im EB 77 die Gebäudereinigung probeweise für ein Jahr in Eigenreinigung angelaufen.

Wie in den Stellenanträgen zum Haushaltsjahr 2016 begründet, wurde der ursprüngliche Reinigungsvertrag aus Wirtschaftlichkeitsgründen mit Wirkung zum 31.12.2016 gekündigt. Das seit der PPP-Baumaßnahme bestehende Dreiecksverhältnis zwischen dem PPP-Vertragspartner, einem Facility-Manager und dem EB 77 wurde damit für den Bereich der Gebäudereinigung aufgelöst. Im Gegenzug wurden 4 Teilzeit-Reinigungskräfte in einem Gesamtvolumen von 1,8 Vollzeitäquivalenten eingestellt. Dabei konnten im Rahmen des Stellenbesetzungsverfahrens auch drei Reinigungskräfte des bisherigen, privaten Dienstleisters übernommen und für ein Jahr befristet angestellt werden. Die organisatorische Leitung und Vorgesetztenfunktion wurde ohne zusätzliche Personalmehrung auf eine bestehende Stabsstelle der Meisterebene übertragen.

Die gesetzten Ziele, die Arbeitsprozesse effizienter zu gestalten, die Reinigungsqualität zu erhöhen, die Arbeitssituation des Reinigungspersonals zu verbessern und gleichzeitig Kosten zu reduzieren, scheinen nach den ersten Wochen durchaus erreichbar.

Ein abschließender Erfahrungsbericht wird in Zusammenarbeit mit Amt 24 nach einem angemessenen Zeitraum vorgelegt und ggf. durch EB 77 der Wegfall der kw-Vermerke auf den 1,8 Reinigungsstellen für den Haushalt 2018 beantragt.

#### Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
I/EB77

Verantwortliche/r:  
I/EB77

Vorlagennummer:  
EB77/020/2017

### Ergebnisse des Baumgutachtens von 2016 zum Bergkirchweihgelände: Korrektur zur Beschlussvorlage 773/029/2016 vom 15./24.11.2016

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
----------------	--------	-----	-------------	------------

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Stadtrat	23.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

#### Beteiligte Dienststellen

Ref. II, Ref. III, Amt 32

#### I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

Mit der Beschlussvorlage 773/029/2016 wurde am 15.11.2016 im Werkausschuss EB 77 und am 24.11.2016 im Stadtrat zum Ergebnis des Baumgutachtens für das Bergkirchweihgelände berichtet. Als konkrete Angabe wurden darin 118 Altbäume genannt, die im Zeitraum bis 2036 gefällt werden müssen.

Wie sich nun herausgestellt hat, ist hier offensichtlich ein Fehler bei der Auswertung des Gutachtens unterlaufen, und die Zahl der tatsächlich bis 2036 zu fallenden Bäume ist deutlich geringer.

#### Zustandekommen der unterschiedlichen Angaben

Im Gegensatz zur verwaltungsinternen Auswertung und der darauf basierenden Beschlussvorlage nennt das Baumgutachten keine Fristen, innerhalb derer die Bäume gefällt werden müssen, sondern Reststandzeiten in folgenden Abstufungen:

- Reststandzeit 0 Jahre
- max. 5-10 Jahre
- max. 10-15 Jahre
- mind. 15-20 Jahre
- mind. 20 Jahre

Beim Einpflegen der Angaben in das Baumkataster und der folgenden grafischen Umsetzung wurden diese Reststandzeiten teilweise falsch interpretiert. Daraus resultierend wurde auch für Bäume eine Fällung in den nächsten 20 Jahren prognostiziert, obwohl das Gutachten eine Reststandzeit von mindestens 15-20 Jahren bzw. mindestens 20 Jahren ausweist.

#### Korrektur der ursprünglich genannten Zahlen

Nachdem die Auswertung nun korrigiert wurde, kann zusammenfassend folgende Prognose für den Zeitraum bis 2036 getroffen werden:

- 2 Bäume mit Reststandzeit 0 Jahre (wurden bereits 2016 gefällt)
- 33 Bäume zur Fällung vorgesehen
- 15 Bäume mit wahrscheinlicher Fällung
- 69 Bäume mit einer prognostizierten Reststandzeit von mind. 20 Jahren

#### Fazit

Auch angesichts der nach unten korrigierten Zahlen ist die Situation auf dem Bergkirchweihgelände

de sehr angespannt. Die erheblichen Standortbelastungen durch Bodenverdichtung, Überfüllung, Anfahrschäden, Wurzelbeschädigungen durch Fundamente, Abgrabungen, Erosion, Einbringen von Fetten und Ölen etc. sind neben den Auswirkungen der Klimaveränderungen ursächlich für den überwiegend schlechten Zustand der Bäume.

Die Grundaussage, dass zum Verlangsamen des Abbaus der Altbäume und zum zukunftsfähigen Erhalt des Großbaumbestandes dringender Handlungsbedarf besteht, und dies nur im Rahmen eines ganzheitlichen Gesamtkonzeptes möglich ist, bleibt unverändert bestehen und wurde auch im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung am 01.02.17 vom Gutachter erneut bestätigt.

### **Anlagen:**

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
III/32

Verantwortliche/r:  
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:  
**32/056/2017**

### Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 27.12.2016 - 01.02.2017

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Kenntnisnahme

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

In der Zeit vom 27.12.2016 bis zum 01.02.2017 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen;

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	27.12.2016	<b>Wegweisung Personenschiffahrt</b> Einrichtung einer Wegweisung zur Anlegestelle Am Hafen (Westseite MD-Kanal) sowie Abbau der Wegweisung Personenschiffahrt zur aufgelassenen Anlegestelle auf der Ostseite des MD-Kanals.
2.	28.12.2016	<b>Ebereschenweg</b> Auftragen einer Grenzmarkierung (VZ 299) an der Nordwestseite des Ebereschenweges.
3.	04.01.2017	<b>Taunusstraße</b> Auflassung des personenbezogenen Behindertenparkplatzes Nr. 4149 in der Taunusstraße in Höhe Hausnummer 85.
4.	16.01.2017	<b>Werner-von-Siemens-Straße</b> Freigabe des westlichen Radwegs zwischen Siebold- und Mozartstraße in Gegenrichtung.
5.	17.01.2017	<b>Kurt-Schumacher-Straße</b> Probeweise Sperrung der Linksabbieger von der Kurt-Schumacher-Straße in die Drausnickstraße.
6.	17.01.2017	<b>Schallershofer Straße</b> Sperrung der direkten Zufahrt in die Stichstraße zur Realschule am Europakanal mit Ausnahmeregelung für den Radverkehr.
7.	17.01.2017	<b>Besiktas-Platz</b> Ausweisung Besiktas-Platz als Fußgängerzone mit Freigabe des Radverkehrs.
8.	17.01.2017	<b>Jenaer Straße</b> Einbau von zwei fest montieren rot-weißen Absperrpfosten im ausgeschilderten Fuß- und Radweg, südlich des Anwesens Jenaer Straße 29.
9.	17.01.2017	<b>Leuschnerweg und andere</b> Einheitliche Zulassung des Radverkehrs auf den Wohnwegen südlich der Felix-Klein-Straße, zwischen Stauffenbergstraße und Am Brucker Bahnhof.

10. 24.01.2017 **Sylvaniastraße**  
Freigabe des südlichen Gehwegs der Sylvaniastraße für den Radverkehr zw. Graf-Zeppelin-Straße und Kanalbrücke.
11. 01.02.2017 **Friedrich-Bauer-Straße**  
Änderung der Beschilderung für den ruhenden Verkehr im nördlichen Bereich der Friedrich-Bauer-Straße.

**Anlagen:**

- III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
IV. Zum Vorgang

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
I/31

Verantwortliche/r:  
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Vorlagennummer:  
**31/133/2017**

### Protokoll Naturschutzbeirat vom 23.01.2017

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

**Anlagen:** Protokoll Naturschutzbeirat vom 23.01.2017

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

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

(NatB/001/2017)

### **über die 1. Sitzung des Naturschutzbeirates am Montag, dem 23. Januar 2017, 14:00 Uhr**

Der Vorsitzende eröffnet um 14:00 Uhr die Sitzung und begrüßt die Anwesenden. Der Naturschutzbeirat genehmigt einstimmig die nachstehende Tagesordnung.

### **Öffentliche Tagesordnung - 14:00 Uhr**

TOP 1 - Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 3 - Anfragen

#### **TOP 1 Mitteilungen zur Kenntnis**

Die Vorsitzende berichtet über den Sachstand zur Bewerbung der Stadt Erlangen um die Landesgartenschau 2024 (LGS). Nach der Prüfung der übergebenen Unterschriftenliste wird mit einem Bürgerentscheid zu rechnen sein.

Wie bereits berichtet wurde, wird die Naturschutzbehörde zu den in die LGS einbezogenen Flächen eine Kartierung in Auftrag geben. Herr Dr. Pröbstle regt an, diese Kartierung bereits im lfd. Jahr zu vergeben, da die Ergebnisse zu einer Versachlichung der weiteren Diskussion im Naturschutzbeirat beitragen werden. Herr Dr. Sokoliuk votiert ergänzend dafür, eine Kartierung von Wiesenbrütern durchführen zu lassen.

Der Naturschutzbeirat votiert einstimmig dafür, die Kartierung des zukünftigen LGS-Geländes bereits 2017 in Auftrag zu geben. Die Vorsitzende wird dieses Votum in die Referentenbesprechung am 24.01.2017 einbringen.

Frau Fröhlich gibt den Termin für die diesjährige Naturschutzwoche bekannt: sie findet vom 17. - 21. Juli 2017 statt.

Die Vorsitzende berichtet über die Auslobung des diesjährigen Umweltpreises der Stadt Erlangen. Hierzu wird ein Flyer in Umlauf gegeben.

Naturschutzwächterin Rouette weist darauf hin, dass der diesjährige Aktionstag „Es lefft was am Dummets“ am 25. Juni 2017 stattfindet.

#### **TOP 2 Anfragen**

Herr Prof. Nezadal weist auf durchgeführte Abpflockungen an der Fläche zwischen Kurt-Schumacher-Straße und dem Biologikum hin. Herr Dr. Pröbstle erläutert hierzu, dass das gesamte

Gelände der Technischen Fakultät durch das Staatl. Bauamt beplant wird, insofern eine Vorstellung des Gesamtkonzeptes („Masterplan“) für den Naturschutzbeirat hilfreich wäre.

Das Gremium spricht sich einstimmig für eine Vorstellung durch den Behördenleiter des staatlichen Bauamtes, Herrn Mauser, in der Sitzung am 24.04.2017 aus.

Herr Grasse weist auf die Problematik des Salzstreuens im Stadtgebiet, insbesondere auf Fuß- und Radwegen, hin. Wer den Weg in Höhe des Bogenweges nach Buckenhof (Anfrage durch Herrn Dr. Pröbstle im Vorfeld der Sitzung) mit Streusalz versehen hat, kann durch die Naturschutzbehörde nicht näher ermittelt werden. Der städt. Eigenbetrieb teilte auf Anfrage mit, dass dieser Weg nicht im dortigen Arbeitsplan enthalten ist. Frau StRin Fuchs wird hierzu eine ergänzende Anfrage in der UVPA-Sitzung am 24.01.2017 einbringen.

Ein Mitarbeiter der städt. Pressestelle fertigt ein Foto der Mitglieder für die nächste Ausgabe des Stadtmagazins „Rathausplatz 1“.

Die nächste Sitzung findet am 24. April 2017 statt.

Sitzungsende: 14:40 Uhr.

Die Vorsitzende:

gez. Lender-Cassens

Der Schriftführer:

gez. Jähnert

**Mitteilung zur Kenntnis**Geschäftszeichen:  
VI/63Verantwortliche/r:  
BauaufsichtsamtVorlagennummer:  
**63/139/2016****Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 15.12.2016**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>N/Ö</b>	<b>Vorlagenart</b>	<b>Abstimmung</b>
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	14.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

**Beteiligte Dienststellen****I. Kenntnisnahme**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**II. Sachbericht****Tagesordnung****Nicht öffentliche Tagesordnung****TOP 1**

Ortsbesichtigungen

**TOP 2**

Neubau einer Wohnanlage mit 7 Wohneinheiten und einer Tiefgarage, Lange Zeile 88a

**TOP 3**

Neubau eines Doppelhauses, Krähenhorst 10/10a

**Öffentliche Tagesordnung****TOP 4**

Neubau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Erlangen südlich des Bahnhofgebäudes zwischen Gleis 1 und der Stadtmauer

**TOP 5**

Weihnachtsessen

**Anlagen:** Niederschrift vom 16.12.2016  
Lagepläne zu TOP 2, 3 und 4III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
IV. Zum Vorgang

### TOP 2

#### Neubau einer Wohnanlage mit 7 Wohneinheiten und einer Tiefgarage, Lange Zeile 88a

Für das Grundstück wurden bereits in den Sitzungen vom 31.05.2007, 06.12.2012 und 19.03.2015 Bebauungsvorschläge diskutiert. Das aktuelle Bauvorhaben soll nun Eigentumswohnungen aufnehmen.

Die generelle Baumasse mit 3 Vollgeschossen und einem zurück gesetzten 4. Vollgeschoss als Attikageschoss sowie die Anbindung an die bestehende Nachbarschaft mit einem schmäleren Gelenk in der Bautiefe des Nachbarn wird befürwortet. Die Beiräte raten allerdings zu einem deutlicheren Rücksprung des Attikageschosses und einer möglichst niedrigen Ausbildung desselben, damit dieses untergeordneter ist und die Dominanz des Hauptbaukörpers nicht beeinträchtigt. Ebenso sollte der Verbindungsbau zum Nachbarn eine niedrigere Attika erhalten und in seiner Massivität nicht über den 3 Vollgeschossen des Hauptbaus liegen.

Die Fassadenmaterialien mit Putz und Metallstabbalkonbrüstungen sind nachvollziehbar, allerdings wäre eine einheitlichere Proportionierung der Fenster wünschenswert. Dies könnte durch den Verzicht der geschossübergreifenden Verbindung der Öffnungen in der Nordfassade erreicht werden.

Hinsichtlich der Dachausbildung ist der Baukunstbeirat offen für das dargestellte flache Walmdach oder auch eine extensiv begrünte Flachdachlösung.

Bedingt durch die südliche Tiefgaragenzufahrt und den knappen Grundstückszuschnitt ist das Erdgeschoss um ca. 80cm erhöht angeordnet. Dies hat Böschungen und Zugangsrampen zur Folge. Diese sollten möglichst unauffällig beispielsweise in einer Hecke an der Grenze aufgenommen werden. Rampen und Fahrradstellplätze wären besser hinter dieser Hecke zu führen und sollten nicht zu präsent im Straßenraum sein. Der notwendige Kinderspielplatz könnte entweder auch so integriert werden oder sich bewusst ebenengleich und offener zum kleinen Vorplatz an der Kreuzung befinden.

Auf die Anmerkungen im Protokoll zur Sitzung vom 20.03.2015 wird verwiesen.

Erlangen, den 16.12.2016  
Der Baukunstbeirat

### TOP 3

#### Neubau eines Doppelhauses, Krähenhorst 10/10a

Das Bauvorhaben befindet sich in Nachbarschaft von ein- bis zweigeschossigen Wohnhäusern mit Satteldächern welche entweder first- oder traufständig zur Erschließungsstraße Krähenhorst stehen.

Die Entwurfsverfasserin schlägt den Neubau eines Doppelhauses mit expressiv kubischen Formen und Flachdächern bei 2 Vollgeschossen und einem nach 3 Seiten zurück versetzten Attikageschoss vor, welches durch seine geringe Höhe kein Vollgeschoss darstellt. Nach Norden ist das Attikageschoss bündig mit den darunter liegenden beiden Geschossen. Die Fassaden sind im EG des südlichen Grundstücksbereiches vollständig verglast und vor allem nach Norden durch geschossübergreifende große Atelierfenster gekennzeichnet.

Die Baukunstbeiräte empfehlen generell eine weniger kubische Formensprache und ein zurücknehmen der für die Umgebung ungewohnten Ausdrucksformen, hohen Dichte und Dachterrassen des Entwurfs. Es ist nicht nachvollziehbar warum das Haus als einziges Gebäude im Straßenzug ein Flachdach mit Attikageschoss erhalten soll. Nahliegend wäre vielmehr ein Satteldach. Auch die dreigeschossige Fassade nach Norden wird als zu hoch und unmaßstäblich für das Gebiet erachtet.

Allgemein können die Vorteile der beiden Gebäudeeinschnitte nach Ost und West nicht nachvollzogen werden und sind für das Erreichen des Passivhausstandards sicher nicht vorteilhaft. Ebenso scheint die großflächige Verglasung im Norden problematisch und sprengt unnötig die Maßstäblichkeit der Fassadengestaltung zum Umfeld.

Das Gremium empfiehlt daher die Ausarbeitung von Baumassenstudien in Varianten und ein einfaches Gebäudevolumen entsprechend der Nachbarschaft zu untersuchen. Um Wiedervorlage wird daher gebeten.

Erlangen, den 16.12.2016  
Der Baukunstbeirat

## TOP 4

### **Neubau eines Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof Erlangen südlich des Bahnhofgebäudes zwischen Gleis 1 und der Stadtmauer**

Der Vorentwurf für das Fahrradparkhaus ist konisch zulaufend zweibündig organisiert. Eine mittige Überhöhung am Ende der Inneren Brucker Straße soll ein dort bereits vorhandenes massives Walmdachhäuschen ersetzen und den Straßenendpunkt markieren. Es wird eine leichte Stahlkonstruktion mit einer Glasfassade nach Westen Richtung Gleis 1 vorgeschlagen. Diese Seite ist etwas höher vorgesehen als das Dach an der Stadtmauerseite.

Generell ist der Entwurf bedingt durch die Längenausdehnung und dem damit sehr kleinem Maßstab in der Darstellung schwer lesbar.

Die Notwendigkeit zur Schaffung von möglichst überdachten Fahrradstellplätzen und zusätzlich einigen absperzbaren Boxen wird allgemein bestätigt. Der Baukunstbeirat bittet allerdings um die Überprüfung von weiteren zusätzlichen Standortalternativen da der jetzt vorgesehene Standort zwischen Gleis 1 und Stadtmauer in der dargestellten Form als überfrachtet und zu dicht genutzt angesehen wird. Insbesondere die Überdachung an der Stadtmauer wird kritisch gesehen. Ebenso sollte auf eine Glasfassade nach Westen verzichtet und die Konstruktion als stringenter schlanker Stahlbau mit Glasdach entworfen werden. Dabei sind transparente in die Glasfläche integrierte Fotovoltaikenelemente vorstellbar.

Gerade der Zugangsbereich nach Norden und die sich dort befindlichen geschlossenen Boxen scheinen beengt und auch die Stadtmauer in ihrer Wirkung zu beeinträchtigen. Die Funktionsfähigkeit der inneren Erschließung an den Engstellen müsste durch Schnitte nachgewiesen werden.

Alternativ könnte neben ergänzenden Standorten auch eine mehrgeschossige kompakte Lösung untersucht und im Modell dargestellt werden.

Der Baukunstbeirat bittet um Wiedervorlage.

Erlangen, den 16.12.2016  
Der Baukunstbeirat



Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung  
Erlangen  
Nägelsbachstraße 67  
91052 Erlangen

### Auszug aus dem Liegenschaftskataster

Flurkarte 1 : 1800  
zur Bauvorlage nach § 7 Abs. 1 BauVorIV  
Erstellt am 17.02.2016

Flurstück: 2693/1  
Gemarkung: Erlangen

Gemeinde: Erlangen  
Kreis: Erlangen  
Regierungsbezirk: Mittelfranken



Maßstab 1:1000

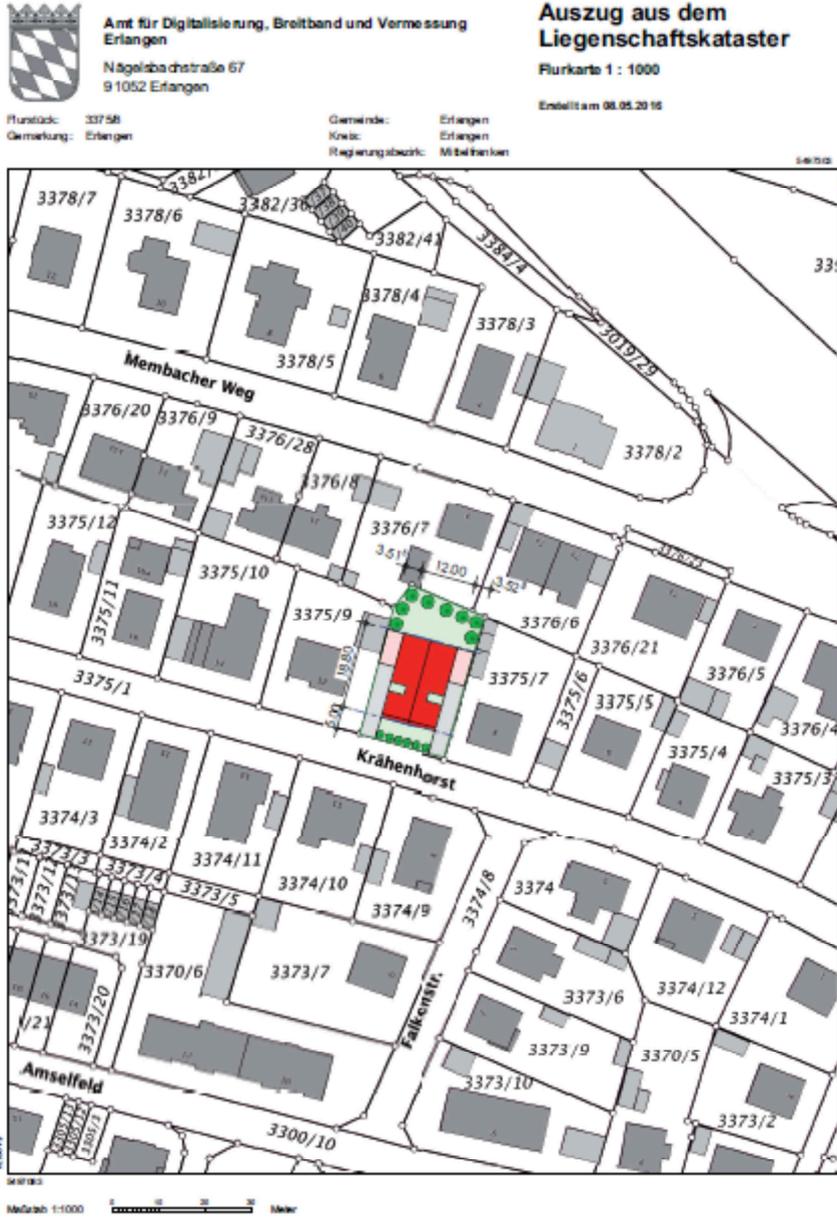
Vervielfältigung nur in analoger Form für den eigenen Gebrauch.  
Zur Weiterverbreitung ist befristet genehmigt.

Geschäftszeichen: 2001 Erlangen

Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung  
Nägelsbachstraße 67  
91052 Erlangen

*[Signature]*  
Oberamtsleiter

Anlage zu TOP 2



Anlage zu TOP 3

# Ö 7.3



Anlage zu TOP 4

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
Referat VI

Verantwortliche/r:  
Referat VI

Vorlagennummer:  
**VI/092/2017**

### Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

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.

**Anlagen:** Bearbeitungsübersicht

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

## Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 21.02.2017

Referat I / Amt 31

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
189/2015	20.10.2015	Grüne Liste Stadtrats- fraktion Herr Wolfgang Most	Antrag zum Arbeitsprogramm Amt 24/GME und Amt 31; Förderung des Arbeitsweges per Fahrrad – Aufwertung der Fahrradabstellein- richtungen	Amt 31	in Bearbeitung
017/2016	08.03.2016	SPD Fraktion im Stadtrat Erlangen Frau Barbara Pfister und Herr Dr. Andreas Richter	Bio-Modellstadt schaffen	Amt 31	in Bearbeitung
181/2016	14.12.2016	SPD-Fraktion, FDP- Fraktion und GL- Fraktion im Stadtrat Erlangen  Frau Barbara Pfister, Herr Lars Kittel und Frau Julia Bailey	Lärmsanierung entlang der A73	Amt 31	in Bearbeitung  (als TOP / Beschlussvorla- ge in der UVPA Sitzung am 21.02.2017)

## Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 21.02.2017

### Referat VI

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
116/2014		SPD / Grüne Liste	Konkrete Maßnahmen der Erlanger Stadt- und Grünplanung zur Einhaltung der UN- Klimaziele zur Begrenzung der Erderwärmung	VI	Zwischenstand UVPA 24.01.2017 beschlossen Fortführung durch EB 77 mit Grünkonzept
034/2015	03.03.2015	CSU	Fahrradweg im Stadtwesten Radweg von Kosbach über Häusling nach Steudach	VI/61	Derzeit Kostenschätzung. Abstimmung mit Ortsbeirat II/2017
099/2015	22.06.2015	FWG	Rad- und Fußweg Kosbach-Häusling-Steudach	VI/61	Derzeit Kostenschätzung. Abstimmung mit Ortsbeirat II/2017
142/2015	24.09.2015	SPD / Grüne	Mehr Grün in der Stadt	VI	Zwischenstand UVPA 24.01.2017 beschlossen Fortführung durch EB 77 mit Grünkonzept
229/2015	21.11.2015	FWG	Sofortiger Stopp des Umlegungsverfahrens im F 450 Geisberg und keine weitere Entwicklung der landwirtschaftlichen Flächen sondern Herausnahme aus dem Flächennutzungsplan/Bebauungsplan	VI/61	noch in Bearbeitung
011/2016	15.02.2016	CSU Fraktion	Neuentwicklung unserer Stadt (gleichlautend: Nr. 202/2015 zum Haushalt 2016)	VI / 61	in Bearbeitung
048/2016	10.05.2016	CSU Fraktion	Räumliche Ausweitung des Bebauungsplanes H 461 östlicher Teil und H 221 nach Osten zur Entwicklung neuer Wohnbauflächen	VI/61	für UVPA 02/2017 gemeldet
071/2016	29.06.2016	CSU Fraktion	weitere Wohnbebauungen	VI / 61	in Bearbeitung
076/2016	06.07.2016	ödp	Radweg in Dechsendorf nördlich Weißendorfer Straße	VI / 61	in Bearbeitung

## Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 21.02.2017

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
082/2016	21.07.2016	SPD Fraktion	Parkflächen für Wohnungs- und Gewerbebau nutzen	VI / 61	für TO UVPA Februar 2017 gemeldet
099 / 2016	11.10.2016	SPD Fraktion Grüne Liste	Energie Bebauungsplan 412	VI / 61 mit I/31, VI/23	für TO UVPA Februar 2017 gemeldet
170 / 2016	10.11.2016	SPD Fraktion	Prüfung neuer Wohnbauflächen in Büchenbach	VI	in Bearbeitung
173 / 2016	29.11.2016	SPD Fraktion Grüne Liste	Soziale Lage in Büchenbach	VI / 61 IV/40, I/41, IV/51 und V/50	in Bearbeitung
174 / 2016	29.11.2016	Grüne Liste	Antrag: Prüfung von Verbesserungen bei der Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn (StUB)	VI / 61 ZV StUB	in Bearbeitung
176 / 2016	29.11.2016	CSU - Fraktion	Büchenbach Nord - Aufnahme in das Bund-Länder-Förderprogramm „Soziale Stadt“	VI / 61	in Bearbeitung
001/2017	11.01.2017	Grüne Liste	Vergabe von Gewerbegrundstücken über Erbpacht	VI / 23 II / WA	in Bearbeitung

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**611/165/2017**

### Lärmschutz an der Bahn im Bereich Martinsbühler Str.; Anfrage aus der 11. Sitzung des Stadtrats

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

#### Beteiligte Dienststellen

#### I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

Herr StR Winkler fragt in der 11. Sitzung des Stadtrats am 08.12.2016 an, ob bei der DB nachgefragt werden könnte, ob die Glaslärmschutzwand im Bereich Martinsbühl an der richtigen Stelle positioniert wurde, nachdem stadtauswärts gesehen, der Blick auf die Friedhofskapelle versperrt ist.

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- Die Glaslärmschutzwand an der Martinsbühler Straße wurde von der DB richtig positioniert.
- Von Westen kommend ist der Blick durch die Glaslärmschutzwand auf den Kirchturm der Altstädter Kirche möglich.
- Von Osten gesehen wird die Böschung vor der Lärmschutzwand noch entsprechend eingegrünt und mit Bäumen bepflanzt.

Die Lärmschutzmaßnahmen sind Bestandteil der Planfeststellung der DB zur Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld. Die Stadt Erlangen wurde zu der Planung beteiligt. Die Stellungnahmen der Stadt Erlangen wurden vom Stadtrat am 26.10.2006 und 21.04.2008 beschlossen.

#### Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

## Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/105/2016

### Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße - Gebbertstraße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.10.2016	Ö	Kenntnisnahme	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.10.2016	Ö	Kenntnisnahme	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Kenntnisnahme	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Kenntnisnahme

Mit Protokollvermerk aus dem UVPA am 19.04.2016 zur Vorlagennummer 613/041/2015/2 wünscht Herr StR Volleth einen Bericht darüber, warum es nicht möglich sein soll, das Linksabbiegen von der Luitpoldstraße in die Gebbertstraße zuzulassen.

Bereits im Jahr 2014 wurde dazu verwaltungsintern eine Machbarkeitsstudie erstellt. Diese wird nachfolgend kurz zusammengefasst. Die gesamte Untersuchung ist in Anlage 1 enthalten.

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### II. Sachbericht

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.

**Anlagen:** Anlage 1 - Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße - Präsentation final

### III. Behandlung im Gremium

**Beratung im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 18.10.2016**

**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

gez. Dr. Janik  
Vorsitzende/r

gez. Weber  
Berichtersteller/in

**Beratung im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 18.10.2016**

**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

gez. Dr. Janik  
Vorsitzende/r

gez. Weber  
Berichtersteller/in

IV. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

V. Zum Vorgang

**BAUREFERAT STADT ERLANGEN**  
**VERKEHRSPLANUNG**

**LSA Gebbertstraße / Luitpoldstraße**

**Einrichtung eines Linkseinbiegers  
von Osten nach Süden**

*Machbarkeitsstudie*

1

**BAUREFERAT STADT ERLANGEN**  
**VERKEHRSPLANUNG**

**Untersuchungskriterien**

Beleuchtung der Machbarkeit aus folgenden Blickwinkeln:

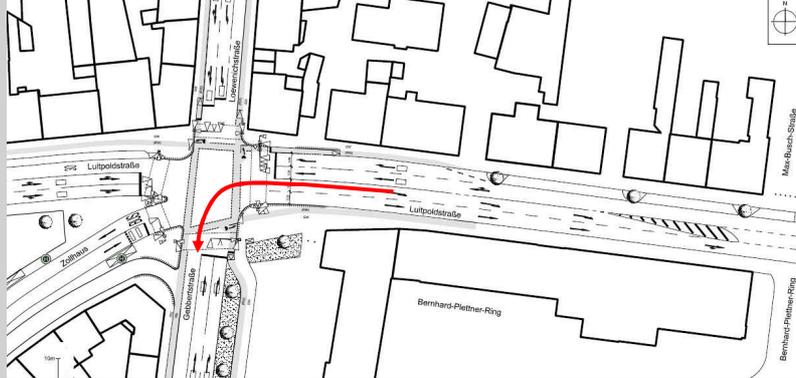
- mögliche Gestaltung der Spur / Schleppkurvenprüfung
- mögliche Gestaltung des Signalquerschnittes
- mögliche Gestaltung der Gegenrichtung
- Abschätzung des Verkehrsaufkommens
- Grundlagen zu Entwicklung eines leistungsfähigen Signalablaufes
- überschlägige verkehrstechnische Bemessung aller Varianten
- weiterführende Beurteilung der Vorzugsvariante
- konzeptionelle Betrachtung

Fazit

2

**Bestand**

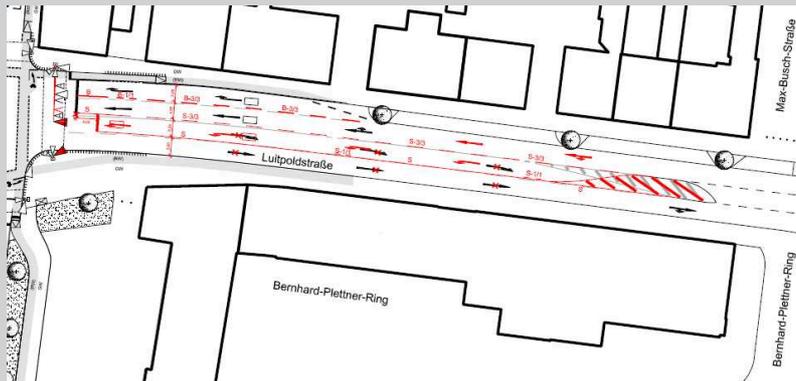
Lageplan:



3

**mögliche Gestaltung der Spur**

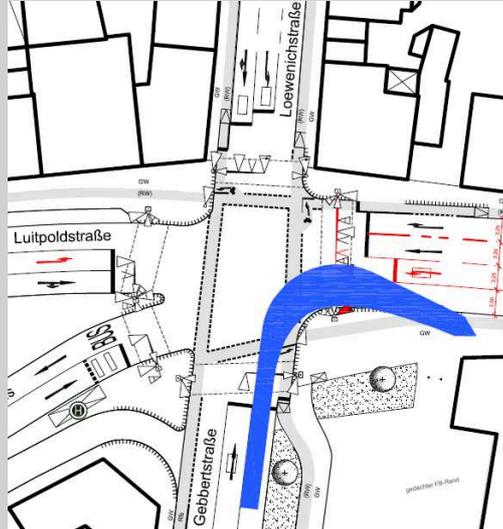
Lageplan:



4

### Schleppkurvenprüfung

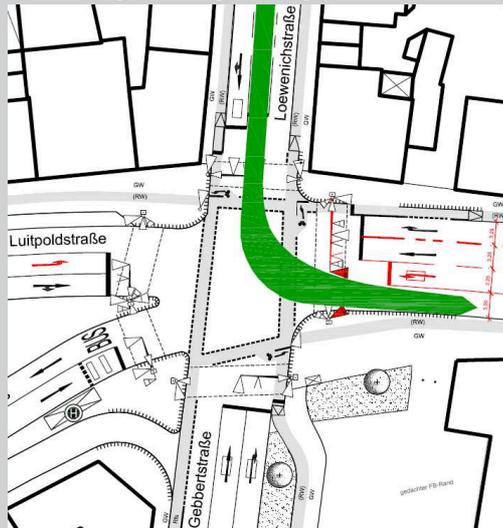
Bemessungsfahrzeug Lastzug / 12-m Standard-Bus (1% Schwerlastverkehr):



→ Haltlinie ca. 4 m absetzen

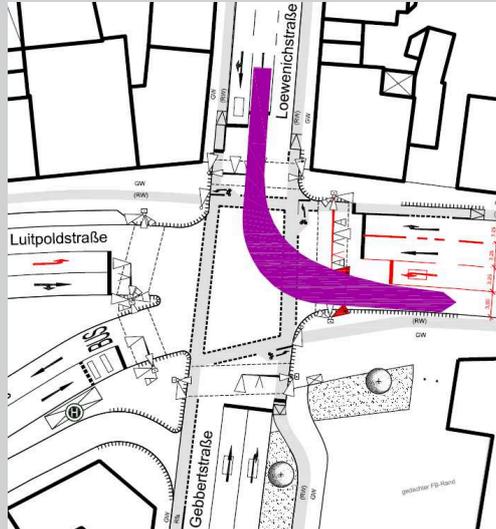
### Schleppkurvenprüfung

Bemessungsfahrzeug Lastzug / 12-m Standard-Bus (1% Schwerlastverkehr):



### Schleppkurvenprüfung

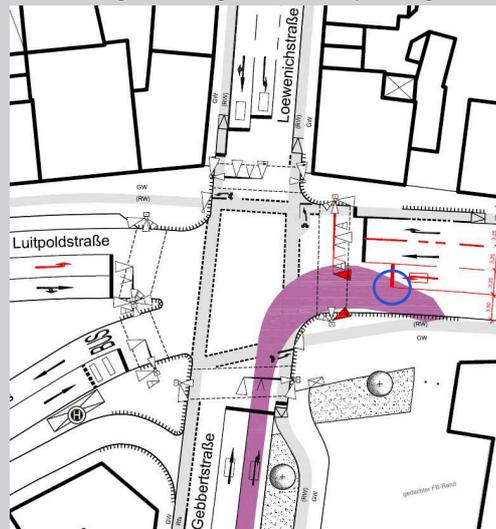
Bemessungsfahrzeug Gelenkbus (für mögliche spätere Fahrbeziehungen):



7

### Schleppkurvenprüfung

Bemessungsfahrzeug Gelenkbus (für mögliche spätere Fahrbeziehungen):

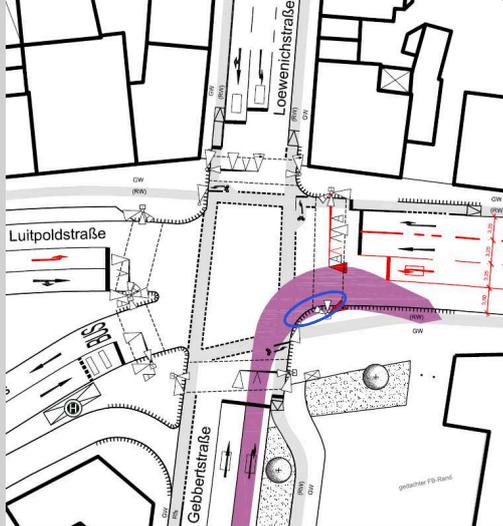


→ Haltlinie ca. 7 m absetzen (ungünstig)

8

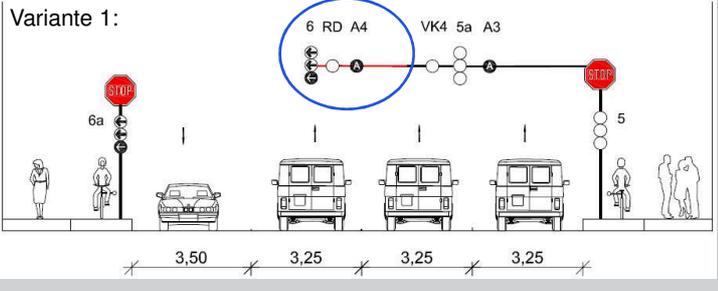
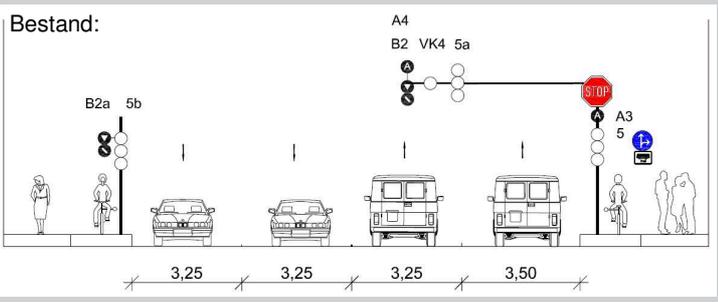
**Schleppkurvenprüfung**

Bemessungsfahrzeug Gelenkbus (für mögliche spätere Fahrbeziehungen):

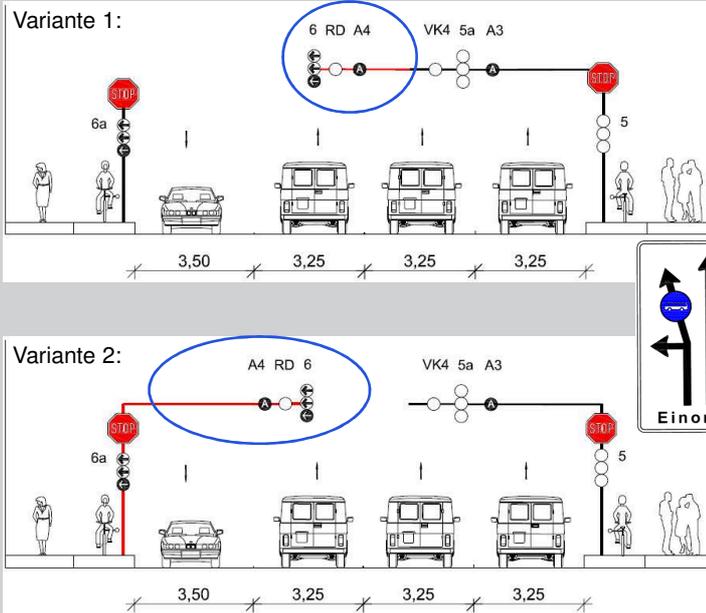


→ Umbau Eckausrundung (vorher evtl. Befahrung durch VAG)

**mögliche Gestaltung des Signalquerschnittes**

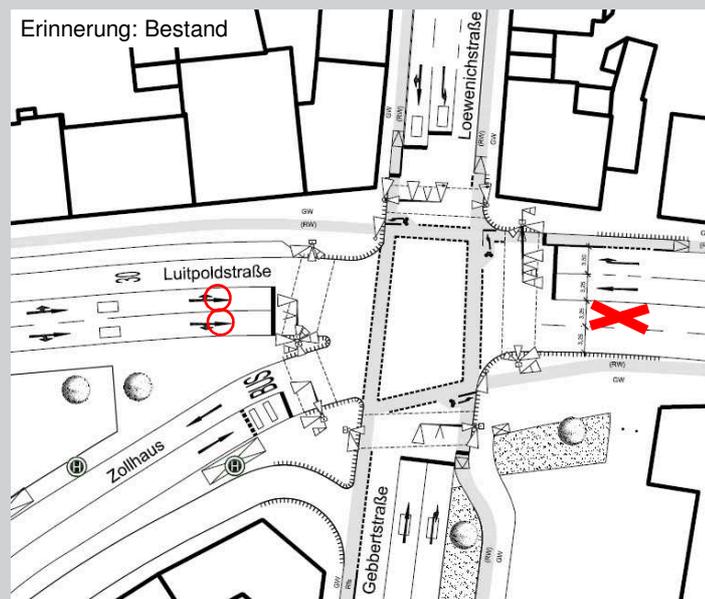


**mögliche Gestaltung des Signalquerschnittes**



11

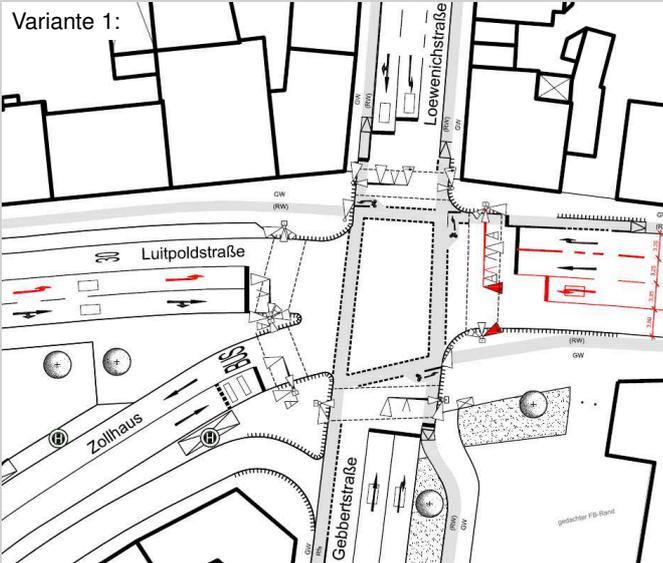
**mögliche Gestaltung der Gegenrichtung**



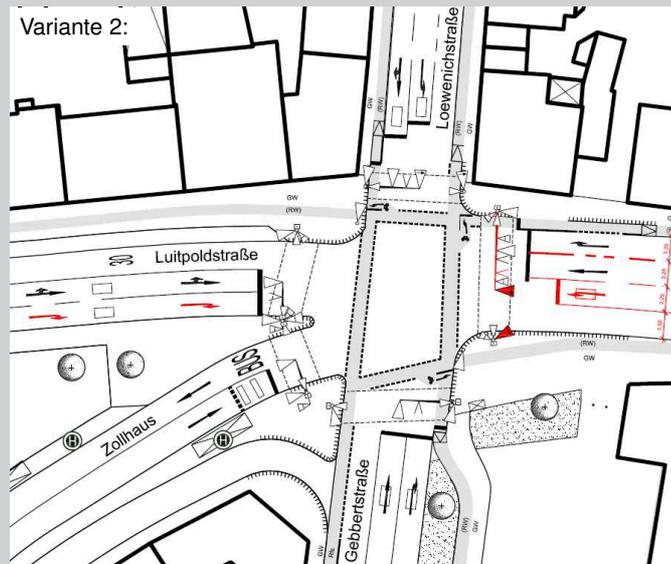
→ Wegfall einer Geradeauspur ... 3 neue mögliche Aufteilungsvarianten

12

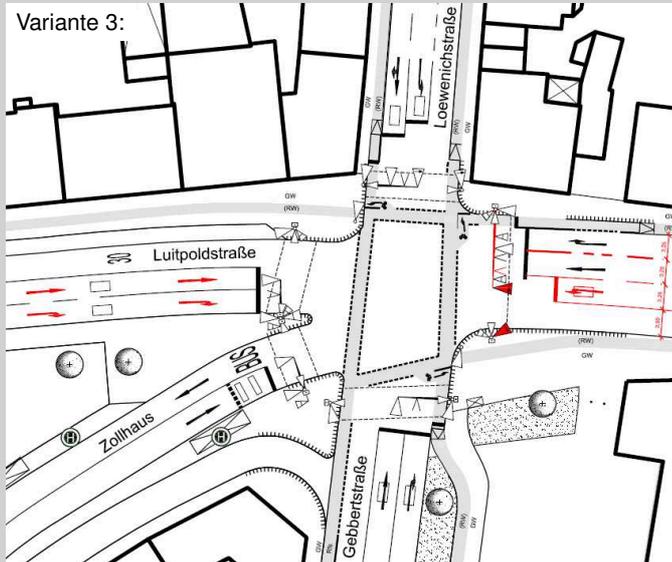
**mögliche Gestaltung der Gegenrichtung**



**mögliche Gestaltung der Gegenrichtung**



**mögliche Gestaltung der Gegenrichtung**

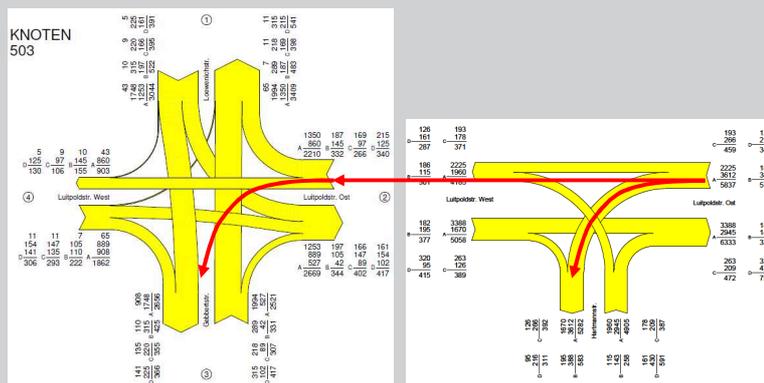


**Abschätzung der Verkehrsmengen für den LE**

Strombelastungen:

LSA 143

LSA 168



Annahme: 1/3 Verkehrsverlagerung der Linksabbieger von LSA 168 zur LSA 143 → im Tagesdurchschnitt 100 Kfz/h

→ wurde anhand Verkehrsmodell bestätigt

Datengrundlage: Zählung 18.07.2012; Maximale Belastung D=17-18Uhr

### Entwicklung eines leistungsfähigen Signalablaufes\*

\*Verkehrstechnische Bemessung für am höchsten belastete Nachmittagsspitzenstunde, Zählung 2012, 17-18 Uhr



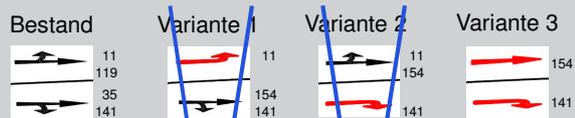
Festlegungen:

- max. QSV = D
- Koordination mit Anlagen 117, 170 und 144 soll erhalten bleiben  
→ also max. Umlaufzeit von 90 Sekunden
- verträglicher Rückstau im Zollhausviertel
- möglichst keine Verschlechterung für ÖPNV und NIV

Aussage: Aufgrund zusätzlicher Signalgruppe / Signalphase wird die Leistungsfähigkeit sinken.

### überschlägige verkehrstechnische Bemessung\*

\* nach HBS und AKF-Verfahren



Verkehr aus Richtung Zollhaus:

	Bestand	Variante 1	Variante 2	Variante 3
maßg. Strom	176 Kfz/h	295 Kfz/h	165 Kfz/h	154 Kfz/h
Staulänge	66 m	354 m	90 m	42 m
QSV	D	F	F	C
<u>Gesamtknoten:</u>				
Σ krit. Ströme	705 Kfz/h	886 Kfz/h	805 Kfz/h	794 Kfz/h
Reserve	26 %	0 %	9 %	11 %
leistungsfähig?	ja	nein	nein	knapp

**weiterführende Beurteilung der Variante 3**



Signalisierung: Umsetzung sehr anspruchsvoll

nächste Schritte:

- zusätzliche Phase in 90-er Signalprogramm „unterbringen“
- 70-er Signalprogramm umsetzbar?
- Wartezeit NIV?



bereits überschlägig erledigt:

- 90-er Signalprogramm nicht leistungsfähig
- 70-er Signalprogramm nicht umsetzbar

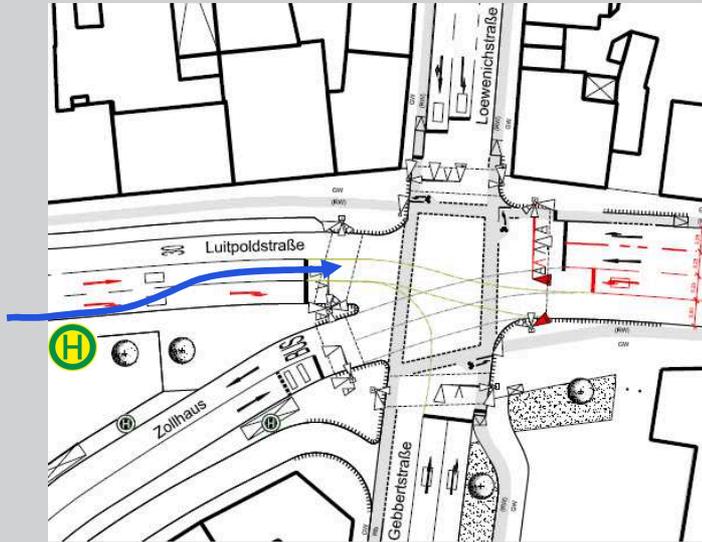
weitere „Knackpunkte“:

**weiterführende Beurteilung der Variante 3**



durch Wegfall LE: Geradeausfahren an der Stubenlohstraße erlauben

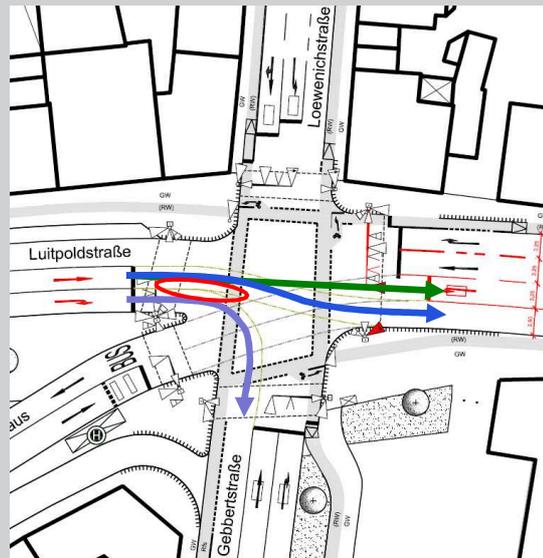
weiterführende Beurteilung der Variante 3



Bus aus Haltestelle muss (*immer*) verschwenken

21

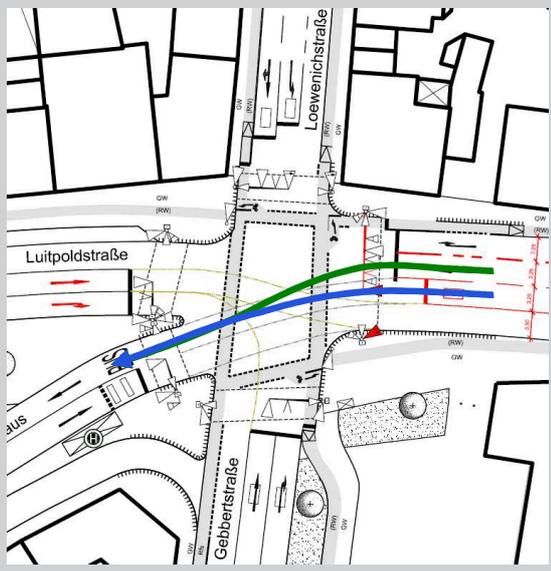
weiterführende Beurteilung der Variante 3



ungünstige Fahrgeometrie für Geradeausfahrer  
Provokation von Unfällen im Längsverkehr?

22

**weiterführende Beurteilung der Variante 3**



Vorteil für Bus aus Richtung Osten: eigene Phase, bessere Fahrgeometrie

**Konzeptionelle Betrachtung**



Steuerungsstrategien der letzten Jahre auf Hartmannstraße und Henkestraße ausgelegt (Diagonalgrün, 2-feldig Rechts)

**Konzeptionelle Betrachtung**



Grünzeit für Linksabbieger konträr zur koordinierten Richtung

25

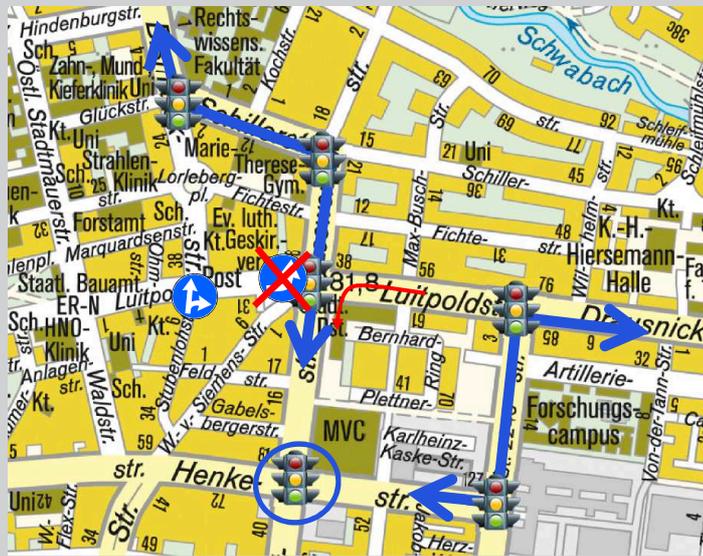
**Konzeptionelle Betrachtung**



Verkehrsverlagerung (ca. 1.000 Kfz/d) von Hartmannstraße in Gebbertstraße städteplanerisch unerwünscht (mehr Wohnbebauung in Gebbertstraße, nachteilige Auswirkungen auf LSA 144?)

26

**Konzeptionelle Betrachtung**



Erinnerung: erneute Änderungen an der Verkehrsführung im Zollhausviertel:  
→ noch erträglich / begreifbar für Anwohner?

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
613/113/2017

### Nahverkehrsplan Erlangen 2016 - 2021

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Gutachten	
Stadtrat	23.02.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
ESTW, Amt 30

#### I. Antrag

Der Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen, für den Zeitraum 2016 bis 2021, wird als Grundlage für die weiteren ÖPNV-Planungen und zur Vorbereitung der Direktvergabe an die ESTW beschlossen.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Erlangen für den Zeitraum 2016 - 2021 schreibt den NVP Erlangen 2007 fort und passt ihn an die veränderten rechtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten an.

Die vorliegende Fortschreibung baut wesentlich auf die bei der Erstellung des ÖPNV-Rahmenkonzepts (Meilenstein D des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)) entwickelten Grundlagen mit dem Prognosehorizont 2030 auf. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Bestandsaufnahme des ÖPNV, der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie mit Blick auf den Zielkatalog für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrs in Erlangen. Die Angebotskonzeption des NVP basiert ebenfalls auf dem ÖPNV-Rahmenkonzept und passt dieses an die aktuellen verkehrlichen und vertraglichen Vorgaben sowie an den Umsetzungszeitraum des NVP bis zum Jahr 2021 an. Als Grundlage für das NVP-Zielnetz dient hierbei das am 15.09.2015 im UVPA beschlossene VEP-Plannetz.

Für die Anpassung an dieses wurden Maßnahmenpakete definiert. Diese enthalten Einzelmaßnahmen, welche in der NVP-Laufzeit voraussichtlich umgesetzt werden sollen. Darüber hinaus beinhalten sie Vorschläge für die sukzessive Annäherung des Bestands- an das Plannetz. Die Umsetzung ist abhängig von den nachgewiesenen Wirkungen der kurzfristigen Maßnahmen, von der Entwicklung der Nachfrage in Erlangen und Region sowie von den in den nächsten Jahren ggf. auftretenden weiteren Änderungen. Dies sind beispielsweise Effekte der Linienmaßnahmen im Norden Nürnbergs, Effekte geplanter Angebotsmaßnahmen u.a. im Zuge der derzeitigen Ausschreibungen des Landkreises (tlw. Angebotsverdichtungen vorgesehen), Standortentwicklungen oder auch unternehmerische Standortentscheidungen, welche direkte Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage haben können.

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV). Der Erstellung liegen hierbei eine inhaltliche und eine organisatorische Zielsetzung zugrunde. Sie hat zum einen der Schaffung eines kundengerechten, integrierten und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsangebotes zu dienen und muss zum anderen die Interessen von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, die durch rechtliche Bestimmungen vorgegeben und geschützt sind, koordinieren und so weit wie möglich zum Ausgleich bringen. In ihm legt der Aufgabenträger fest, welches Niveau und welche Qualität die im öffentlichen Interesse erforderliche Verkehrsbedienung im Stadtgebiet aufweisen soll. Zu den öffentlichen Interessen, die durch die Stadt Erlangen als Aufgabenträger bei der Erstellung des NVP vertreten werden, gehört neben dem gesetzlichen Auftrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge auch die Zielstellung, den ÖPNV attraktiver für bestehende und neue Fahrgastgruppen zu gestalten. Damit soll der Umweltverbund im Stadtgebiet nachhaltig gestärkt und eine Entlastung vor allem der Innenstadt und der auf sie ausgerichteten Zulaufstrecken vom Kfz-Verkehr erreicht werden.

Mit der Novellierung des PBefG (in Kraft getreten zum 01.01.2013) haben sich die Anforderungen an die Erstellung von Nahverkehrsplänen, an ihre Inhalte sowie ihre Umsetzung deutlich geändert. Denn zur Absicherung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre schreibt das PBefG vor, dass jeder Aufgabenträger durch die Bekanntgabe der Absicht der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags interessierten Betreibern zu ermöglichen hat, einen Antrag auf Genehmigung der eigenwirtschaftlichen Erbringung der gewünschten Verkehrsleistungen zu stellen. Für die Entscheidung über die Genehmigung eines solchen Antrags sind die verbindlichen Anforderungen des Aufgabenträgers an die ausreichende Verkehrsbedienung maßgeblich. Der Nahverkehrsplan ist daher für den Aufgabenträger bindend und im Rahmen von Genehmigungsverfahren eine „Messlatte“ für eigenwirtschaftliche Anträge.

Gestützt auf § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG werden im NVP der Stadt Erlangen folgende Festlegungen getroffen werden:

- Anforderungen an den Umfang der Verkehrsleistungen, die im Linienbündel Stadtbuss in Aufgabenträgerschaft der Stadt Erlangen erbracht werden sollen,
- Vorgaben an die Qualität des Verkehrsangebotes durch
  - Vorgabe von Angebotsstandards - u.a. räumliche und zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV wie Bedienung/Takte, Verkehrszeiten und Erreichbarkeit (UVPA-Beschluss 613/100/2016 vom 19.07.2016),
  - Benennung von Qualitätsstandards - u.a. Qualität der Dienstleistungen wie Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Information und Fahrzeuge,
- Anforderungen an die Umweltqualität des ÖPNV (integrierter Bestandteil der Fahrzeuganforderungen),
- Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV (mit einer Übersicht über die Festlegungen sowie mit Einzelanforderungen zu Fahrzeugen, Haltestellen, Information),
- Anforderungen an die Integration der Verkehre.

Während der Fortschreibung wurde Wert auf die frühzeitige Beteiligung der verschiedenen Akteure gelegt, die an der Gestaltung und Erbringung des ÖPNV in Erlangen mitwirken. Gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG waren insbesondere die benachbarten Aufgabenträger, die vorhandenen Unternehmen sowie Vertreter von Fahrgastverbänden und von in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen in die Erstellung der Planinhalte eingebunden. Darüber hinaus waren im projektbegleitenden AK NVP Vertreter des Erlanger Stadtrates sowie zeitweise des Kreistages Erlangen-Höchststadt beteiligt.

Die Handlungsempfehlungen der im Jahr 1998 vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie herausgegebenen „Leitlinie zur Nahverkehrsplan wurden – soweit nicht durch die neue Rechtslage überholt – bei der Fortschreibung des NVP

ebenfalls berücksichtigt.

Darüber hinaus beabsichtigt die Stadt Erlangen, für die Zeit nach Ablauf der aktuellen Betrauung einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Erbringung der Stadtbusverkehre zu vergeben. Die Stadtbusverkehre sollen als ein Linienbündel vergeben werden, um langfristig Leistung, Qualität und Integration der öffentlichen Verkehre entsprechend den Zielen des Aufgabenträgers zu sichern sowie eine an den Fahrgastbedürfnissen orientierte Liniennetz- und Fahrplanung zu gewährleisten. Die Vergabe des öDA soll voraussichtlich als Direktvergabe an die ESTW Stadtverkehr erfolgen. (siehe Vorlage 30/057/2017)

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen ist die Grundlage für die künftige Entwicklung des ÖPNV mit einem Prognosezeitraum von 5 Jahren und dient der Genehmigungsbehörde als Beurteilungsgrundlage für Liniengenehmigungen, Zuschüsse, etc.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach Beschluss des NVP 2016 – 2021 durch den Erlanger Stadtrat soll dieser für die weiteren Maßnahmen im Bereich ÖPNV zugrunde gelegt und umgesetzt werden.

Die im Rahmen des NVP definierten Anforderungen dienen auch als Grundlage für die darauf aufbauende Direktvergabe an die ESTW.

Der aktuelle Entwurf des Nahverkehrsplans Erlangen ist auf der VEP- Website unter [www.vep-erlangen.de/inhalte-des-plans/oeffentlicher-nahverkehr/](http://www.vep-erlangen.de/inhalte-des-plans/oeffentlicher-nahverkehr/) veröffentlicht.

## 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

### Anlagen:

Anlage 1 – Nahverkehrsplan 2016 – 2021 (Stand 13.02.2017) - Auszug

Anlage 2 – Nahverkehrsplan 2016 – 2021 (Stand 13.02.2017) – im Ratsinformationssystem  
eingestellt und einsehbar

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

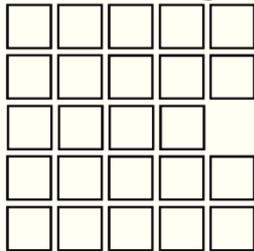
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

# Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

Erstellt im Auftrag von:

**Stadt Erlangen**



Stadt Erlangen

Referat für Planen und Bauen  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Abteilung Verkehrsplanung

Gebbertstr. 1  
91052 Erlangen

Erstellt durch:

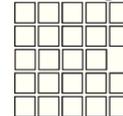


KCW GmbH  
Bernburger Straße 27  
10963 Berlin

Stand: 13.02.2017

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen und Zielvorgaben .....</b>	<b>7</b>
2.1	Rechtlicher Rahmen für den ÖPNV in Erlangen .....	7
2.2	Organisatorische Rahmenbedingungen.....	8
2.2.1	Gültigkeitsbereich des NVP .....	8
2.2.2	Abgrenzung zum regionalen Nahverkehrsplan .....	9
2.2.3	Verkehrsorganisation in Erlangen .....	10
2.3	Verkehrliche Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen .....	12
2.3.1	Bevölkerungsentwicklung, Mobilität und Verkehrsaufkommen.....	12
2.3.2	Ziele der Verkehrs- und ÖPNV-Entwicklung .....	14
2.4	Beteiligungsverfahren zum NVP .....	16
2.4.1	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	16
2.4.2	Beteiligung der Unternehmen und Aufgabenträger in der Region .....	17
2.4.3	Beteiligung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen .....	17
<b>3</b>	<b>Bestandsaufnahme und -analyse des ÖPNV in Erlangen .....</b>	<b>19</b>
3.1	ÖPNV-Bestandsnetz.....	19
3.2	Analyse des Angebots.....	23
3.2.1	Erschließung .....	23
3.2.2	Erreichbarkeit.....	25
3.3	ÖPNV-Nachfrage .....	31
3.3.1	ÖPNV-Fahrgastaufkommen.....	31
3.3.2	Nutzersicht ÖPNV .....	34
3.4	Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2007.....	35
3.5	Fazit.....	37
<b>4</b>	<b>Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot.....</b>	<b>39</b>
4.1	Barrierefreiheit im Erlanger ÖPNV .....	39
4.1.1	Grundlagen des barrierefreien ÖPNV .....	39
4.1.2	Barrierefreiheit im ÖPNV-Gesamtsystem .....	40
4.1.3	Weiteres Vorgehen .....	43
4.2	Integration der Verkehre.....	46
4.2.1	Integration der ÖPNV-Angebote.....	47
4.2.2	Integration von ÖPNV, Fuß- und Fahrradverkehr .....	47
4.2.3	Integration von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr .....	48



## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

4.3	Tarif.....	49
4.4	Angebotskonzeption .....	51
4.4.1	NVP-Zielnetz .....	53
4.4.2	Maßnahmenpakete zur Umsetzung des Zielnetzes .....	56
4.4.3	Bewertung des Zielnetzes.....	60
4.4.4	ÖPNV-Beschleunigung.....	75
4.4.5	Infrastrukturelle Optimierungspotenziale .....	77
4.4.6	Fazit.....	79
4.5	Angebotsstandards.....	80
4.5.1	Erschließung .....	80
4.5.2	Bedienung .....	81
4.5.3	Erreichbarkeit.....	82
4.5.4	Kapazität / Auslastung .....	82
4.6	Qualitätsstandards .....	84
4.6.1	Einführende Hinweise .....	84
4.6.2	Der QSS-Prozess .....	85
4.6.3	Qualitätskriterien und -standards .....	86
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>96</b>
<b>6</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>99</b>
<b>Anlagen:</b>		
	Anlage 1: Haltestellenkataster .....	100
	Anlage 2: Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städteachse .....	113
	Anlage 3: Plannetz des Verkehrsentwicklungsplans.....	127

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: ÖPNV-Netz Erlangen 2016 .....	20
Abbildung 2: Nachtliniennetz Erlangen (NightLiner) 2016.....	22
Abbildung 3: Erschließung im Erlanger ÖPNV-Netz .....	24
Abbildung 4: ÖPNV-Erreichbarkeit ab Erlangen Hauptbahnhof.....	27
Abbildung 5: ÖPNV-Erreichbarkeit von Zielen in Erlangen ab Nürnberg .....	28
Abbildung 6: Erreichbarkeit Forschungszentrum (ÖPNV, max. 1x Umstieg).....	29
Abbildung 7: Erreichbarkeit Uni Südgelände (ÖPNV, max. 1 Umstieg) .....	30
Abbildung 8: ÖPNV-Fahrgäste pro Werktag (in Tsd.) .....	32
Abbildung 9: Räumliche Verteilung der Ein-/ Auspendler nach/von Erlangen.....	33
Abbildung 10: Räumliche Schwerpunkte .....	34
Abbildung 11: Wesentliche Aspekte eines barrierefreien ÖPNV .....	42
Abbildung 12: Kriterien zur Priorisierung der Haltestelleninfrastruktur .....	45
Abbildung 13: Weiteres Vorgehen beim barrierefreien Haltestellenumbau.....	46
Abbildung 14: Vergleich Fahrpreis Einzelticket nominal und kaufkraftbereinigt .....	50
Abbildung 15: Zielnetz des NVP .....	54
Abbildung 16: Nachfrage im NVP-Zielnetz (Fahrgastfahrten streckenbezogen in Tsd.) .....	62
Abbildung 17: Veränderung der Nachfrage im NVP-Zielnetz ggü. Bestand .....	63
Abbildung 18: Einzugsbereiche im NVP-Zielnetz .....	64
Abbildung 19: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, Erlangen Bahnhof, 0 Umstiege.....	66
Abbildung 20: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, Erlangen Bahnhof, 1 Umstieg .....	67
Abbildung 21: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, ER-Forschungszentrum, 0 Umstiege.....	68
Abbildung 22: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, ER-Forschungszentrum, 1 Umstieg.....	69
Abbildung 23: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, Nürnberg Hauptbahnhof, 0 Umstiege .....	70
Abbildung 24: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, Nürnberg Hauptbahnhof, 1 Umstieg .....	71
Abbildung 25: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, Nürnberg Plärrer, 0 Umstiege .....	72
Abbildung 26: Erreichbarkeit im NVP-Zielnetz, Nürnberg Plärrer, 1 Umstieg .....	73
Abbildung 27: Haltestellenstandorte am Erlanger Hauptbahnhof.....	78

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Ziele der ÖPNV-Entwicklung laut Verkehrsentwicklungsplan .....	14
Tabelle 2: Übersicht ÖPNV-Linien in Erlangen (Werktag).....	21
Tabelle 3: Übersicht ÖPNV-Nachtlinien in Erlangen (NightLiner).....	22
Tabelle 4: Auszug barrierefreie Ausstattung der Haltestellen .....	23
Tabelle 5: Umsetzung der Maßnahmen des NVP 2007 (Priorität 1 und 2) .....	36
Tabelle 6: ÖPNV-Angebotsanalyse (IST) in Erlangen.....	37
Tabelle 7: Linienführung und Grundangebot im NVP-Zielnetz .....	55
Tabelle 8: Bedienungshäufigkeiten im NVP-Zielnetz.....	56
Tabelle 9: Reisezeiten und Nachfrageeffekte im NVP-Zielnetz.....	61
Tabelle 10: Erschließungsstandards für das Erlanger Stadtgebiet.....	80
Tabelle 11: Verkehrszeiten .....	81
Tabelle 12: Bedienungsstandards im Erlanger Stadtgebiet .....	81
Tabelle 13: Erreichbarkeitsstandards im Erlanger Stadtgebiet.....	82
Tabelle 14: Kapazitätsstandards im Erlanger Stadtgebiet .....	83
Tabelle 15: Elemente eines Qualitätssicherungssystems (QSS) .....	86

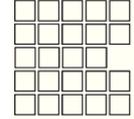
## 1 Einleitung

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Erlangen für den Zeitraum 2016-2021 schreibt den NVP Erlangen 2007 fort und passt ihn an die veränderten rechtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten an. Die Fortschreibung baut wesentlich auf dem ÖPNV-Rahmenkonzept (Meilenstein D des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)) auf. Dieses wurde in einem mehrstufigen Verfahren unter Beteiligung von Politik, Fachgremien, Verkehrsunternehmen und Öffentlichkeit erarbeitet. Das Rahmenkonzept beinhaltet eine unter anderem aus der ÖPNV-Nachfrage und dem Nachfragepotenzial entwickelte Netzkonzeption in Form dreier konkreter, in zeitlicher Staffelung umsetzbarer Planfälle für den ÖPNV in Erlangen. Das NVP-Zielnetz greift den kurzfristig orientierten Planfall 1 des VEP auf und passt ihn an die aktuellen verkehrlichen und vertraglichen Vorgaben sowie an den Umsetzungszeitraum des NVP an. Die für das Rahmenkonzept durchgeführte Bestandsaufnahme des ÖPNV, der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der Zielekatalog für die langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrs in Erlangen flossen ebenfalls in die Fortschreibung des NVP 2016-2021 ein.

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in Erlangen. In ihm legt der Aufgabenträger fest, welches Niveau und welche Qualität die im öffentlichen Interesse erforderliche Verkehrsbedienung im Stadtgebiet aufweisen soll. Zu den öffentlichen Interessen, die durch die Stadt Erlangen im Nahverkehrsplanungsprozess vertreten werden, gehört neben dem gesetzlichen Auftrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge auch die Zielstellung, den ÖPNV attraktiver für bestehende und neue Fahrgastgruppen zu gestalten. Damit soll der Umweltverbund im Stadtgebiet nachhaltig gestärkt und eine Entlastung vor allem der Innenstadt und der auf sie ausgerichteten Zulaufstrecken vom Kfz-Verkehr erreicht werden.

Die Stadt Erlangen wird die im NVP definierten Anforderungen im Rahmen des bestehenden bzw. eines zukünftigen Verkehrsvertrags umsetzen.

- Kapitel 2 benennt den dafür gültigen rechtlichen sowie den organisatorischen Rahmen der ÖPNV-Gestaltung in Erlangen, insbesondere mit Blick auf die anstehende Vertragsgestaltung. Darüber hinaus enthält das Kapitel Aussagen zu gesamtverkehrlichen Entwicklungen und Zielvorstellungen und steckt damit den Handlungsrahmen des NVP ab.
- Kapitel 3 gibt die wesentlichen Erkenntnisse der Bestandsaufnahme des Erlanger ÖPNV wieder. Diese wurden im Rahmen der Erstellung des ÖPNV-Rahmenkonzepts gewonnen.
- Kapitel 4 bildet den Kern des NVP.
  - Kapitel 4.1 bis 4.3 benennen Rahmenvorgaben zu Barrierefreiheit, zur Integration der Verkehre sowie zur Tarifentwicklung und widmen sich damit auf übergeordneter Ebene maßgeblichen Einflussgrößen der Daseinsvorsorge und ÖPNV-Angebotsattraktivität.
  - Kapitel 4.4. enthält die Angebotskonzeption für den Busverkehr in Erlangen in Form eines Zielnetzes, unterlegt mit Einzelmaßnahmen, die innerhalb der NVP-Laufzeit umgesetzt bzw. begonnen werden sollen.



## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

---

- Kapitel 4.5 definiert die Angebotsstandards, mit denen der Aufgabenträger die Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Erreichbarkeit und damit zentrale Anforderungen der Daseinsvorsorge sichert.
- Kapitel 4.6. formuliert Mindest-Qualitätsstandards für den ÖPNV in der Stadt Erlangen und damit das Mindestniveau, mit dem die Attraktivität der Verkehre als gewährleistet angesehen wird.

ENTWURF

## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

Linien an die Nachfrage verbessert werden. Dadurch besteht auch die Möglichkeit, die Mechanismen für die Wirkungsbewertung von Fahrplan- und Linienmaßnahmen weiterzuentwickeln.

### 4.4.1 NVP-Zielnetz

Das Zielnetz (Abbildung 15) passt das Plannetz des Verkehrsentwicklungsplans auf die realen Gegebenheiten der Busverkehre auf Erlanger Stadtgebiet an, v.a. auf die laufenden und nicht innerhalb der NVP-Laufzeit zu ändernden Beauftragungen für nach Erlangen einfahrende Regionalbuslinien.

Das Zielnetz weist zwei verschiedene Ebenen auf:

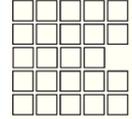
- Nach Erlangen ein- und ausfahrende Linien (überwiegend Regionalbusverkehre) bilden als großräumige Verbindungslinien eine wichtige Grundlage für das Zielnetz.
- Die Anbindung der Erlanger Stadtteile untereinander sowie die Verknüpfung der Stadtteile mit dem Zentrum und den Regionalverkehrsangebote übernehmenden Stadtnetzlinien. Sie sichern zudem die Feinerschließung im gesamten Stadtgebiet.

Ein Teil des Plannetzes wurde bereits umgesetzt, so dass die benannten Plannetzlinien bereits teilweise eine Entsprechung im Bestandsnetz aufweisen. Für weitere Linien des Bestandsnetzes ist noch zu prüfen, inwieweit sie Funktionen im Plannetz übernehmen, eine Ergänzung des Plannetzes darstellen oder durch die Neuordnung der Linien ggf. entfallen können.

Neben einer Neuordnung der Linien hatte das Plannetz auch eine bessere Vertaktung der Angebote zum Ziel. Dafür wurde ein Rahmenfahrplan entwickelt, dessen Struktur sich aus dem geplanten Taktraster der S-Bahn (Linie S1) und der Straßenbahn (Linie 4) in Nürnberg ergibt.

- Die Linie S1 fährt mit Fahrplanstand 2015 zweimal stündlich in einem leicht versetzten 30-Minuten-Takt. In der HVZ wird pro Stunde und Richtung ein Verstärkerzug zwischen Nürnberg und Erlangen zusätzlich angeboten. Im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus zwischen Nürnberg und Bamberg ist ein 20/40-Minuten-Takt vorgesehen (vgl. 2019), es besteht dann voraussichtlich ein 40-Minuten-Taktraster mit Verstärkung in der HVZ auf 20-Minuten. Ab 2017 ist ein 20-Minuten-Takt vorgesehen, der aber keine exakte Taktfolge vorsieht. Darüber hinaus sind Auswirkungen auf die Betriebsstabilität aufgrund der Priorität zahlreicher ICE auf der Neubaustrecke sowie internationaler Güterzüge zu erwarten.
- Die Linie 4 der VAG fährt im 10-Minuten-Grundraster in der NVZ, in der HVZ während der Schulzeiten verstärkt auf 5 Minuten, in der SVZ ausgedünnt zu einem 20-Minuten-Takt.

Dies ermöglicht eine Ausrichtung aller Linien auf einen zukünftigen 20-Minuten-Grundtakt, zeitweise auf 40 Minuten ausgedünnt bzw. auf 10-Minuten verdichtet. Bei der konkreten Ausgestaltung der Fahrpläne soll darauf geachtet werden, dass auch in Ferienzeiten für Pendler ein guter Anschluss z. B. zur im 10-Minuten-Grundtakt verkehrenden Straßenbahn besteht.

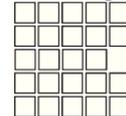


# Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

Abbildung 15: Zielnetz des NVP



Stand: November 2016



## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

**Tabelle 7: Linienführung und Grundangebot im NVP-Zielnetz**

Plannetz- Nummer	Linienweg (Planung)	Grundtakt <sup>1</sup>			Betreiber
		HVZ	NVZ	SVZ <sup>2</sup>	
1	Spardorf – Buckenhof – Sealdussiedlung – S-Bf. Paul-Gossen-Straße – Alterlangen – Büchenbach – Kosbach – Dechsendorf, Weiher	20	20	40	Stadtbus
2	Spardorf – Buckenhof - Berufsschulzentrum – Zollhaus – Werner-von-Siemens-Straße - S-Bf. Paul-Gossen-Straße – Büchenbach – Donato-Polli-Straße	20	20	40	Stadtbus
3	[Nürnberg –] Tennenlohe – Uni-Südgelände – Röthelheimpark – Arcaden bzw.	20	40	40	Stadtbus
	[Nürnberg - ] Erlangen Süd – Arcaden	20	20	40	
4	Herzogenaurach – Erlangen Busbahnhof – [Umstieg] –	30	30	60	Regionalbus
	Erlangen Busbahnhof – Buckenhof – Uttenreuth - Neunkirchen a. Br. – Kalchreuth – Heroldsberg	15	15	30	
5	Dechsendorfer Weiher – Hauptbahnhof/ZOB	60	60	60	Stadtbus
6	Bruck – Sealdussiedlung – Röthelheimpark – Zollhaus – Hauptbahnhof – Alterlangen – In der Reuth – Büchenbach – Zambellistraße – Kosbach – Häusling - Steudach	20	20	20	Stadtbus
7	[Lk ERH] – Möhrendorf – Bubenreuth – Hauptbahnhof – Gebbertstraße – S-Bf. Paul-Gossen-Straße – Frauenaauracher Straße – Frauenaaurach – Kriegenbrunn – Hüttendorf	20	40/20* (*Süd-Ast)	40	Regional- oder Stadt- bus
8	Bubenreuth – Hauptbahnhof – Nürnberger Straße – Tennenlohe	20	40/30* (*Süd-Ast)	-	Regional- oder Stadt- bus
8a	[Lkr. ERH] – Möhrendorf – Baiersdorf – Buckenhof – Arcaden – Hauptbahnhof	20	40	-	Stadtbus
10	Hauptbahnhof – Bruck– Eltersdorf – [Tennenlohe-Süd]	40	40	20	Stadtbus
11	Max-Planck-Straße – Gebbertstraße – Arcaden – Hauptbahnhof – Alterlangen – Büchenbach – Zambellistraße	10	20	20	Stadtbus
12	Sieglitzhof – Zollhaus – Hauptbahnhof – Zentralfriedhof – Eichendorffschule	20	20	20	Stadtbus
13	Herzogenaurach (Nord) – Erlangen Busbahnhof – [Umstieg] –	40	-	-	Regionalbus
	Buckenhof – Spardorf – [Lk ERH]	15	15	30	
14	Waldkrankenhaus – Hauptbahnhof – Roncallistift – Bruck – Tennenlohe [– Nürnberg]	20	20	40	Stadtbus
17	Hauptbahnhof/ZOB – Karl-Zucker-Straße – S-Bf. Paul-Gossen-Straße – Pommernstraße – Schallershof – Frauenaaurach – Kriegenbrunn - Hüttendorf	20	20	40	Stadtbus
18 (neu)	Max-Planck-Str. – Bruck - Hauptbahnhof – Alterlangen – Büchenbach-Nord – Klinikum am Europakanal	10	20	20	Stadtbus

<sup>1</sup> Grundtakt ÖPNV-Rahmenkonzept angepasst an Linienführungen im Zielnetz, angewendet für Modellierung der Netzeffekte (vgl. Kap. 4.4.3).

<sup>2</sup> Bei fehlender Grundtakt-Angabe in NVZ/SVZ tlw. Einzelfahrten möglich

## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

Durch Überlagerung der Linien ergibt sich ein dichter Takt auf den Linien im Tagesverlauf (Bedienungshäufigkeiten, Tabelle 8). Bei der Umsetzung des Netzes dienen diese als Rahmenvorgaben für die Fahrplangestaltung.

**Tabelle 8: Bedienungshäufigkeiten im NVP-Zielnetz**

Fahrtenabstand in Minuten	HVZ	NVZ	SVZ
Hauptlinien	5-10	10	20-40
Ergänzungslinien	10	10-20	20-40

### 4.4.2 Maßnahmenpakete zur Umsetzung des Zielnetzes

Für die Anpassung des VEP-Plannetzes an das Zielnetz wurden Maßnahmenpakete definiert. Diese enthalten Einzelmaßnahmen, welche in der NVP-Laufzeit voraussichtlich umgesetzt werden sollen. Darüber hinaus beinhalten sie Vorschläge für die sukzessive Annäherung des Bestands- an das Plannetz. Die Umsetzung ist abhängig von den nachgewiesenen Wirkungen der kurzfristigen Maßnahmen, von der Entwicklung der Nachfrage in Erlangen und Region sowie von den in den nächsten Jahren ggf. auftretenden weiteren Änderungen, z.B. Effekte der Linienmaßnahmen im Norden Nürnbergs, Effekte geplanter Angebotsmaßnahmen u.a. im Zuge der derzeitigen Ausschreibungen des Landkreises (tlw. Angebotsverdichtungen vorgesehen), Standortentwicklungen oder auch unternehmerische Standortentscheidungen, welche direkte Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage haben können. Da nicht alle diese Entwicklungen zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung vorher gesehen werden können, sind die benannten Einzelmaßnahmen als vorläufig zu sehen bzw. unterliegen einem Prüfauftrag.

Generell stellen sich für alle Maßnahmenpakete die folgenden Prüfaufträge:

- Grundsätzliche Überprüfung des bestehenden Angebots mit Blick auf die nachfrageorientierte Bereithaltung von Kapazitäten einerseits und der Vermeidung von ineffizienten Parallelangeboten andererseits;
- Datenbasiertes Monitoring der Fahrgastentwicklung, Ableitung von Maßnahmen zur Optimierung der Auslastung;
- Entwicklung bzw. Abstimmung eines gemeinsamen Vorgehens von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen für die aktive Kommunikation von Netz- und Angebotsänderungen, für das Marketing sowie für den Umgang mit Fahrgastfragen und -beschwerden bei grundsätzlichen Angebotsänderungen;
- Möglichkeit zur verbesserten Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten (Fahrplan, Umsteigewege und -zeiten, ggf. Platzbedarf und Notwendigkeit baulicher Maßnahmen);
- Kontinuierliche Abstimmung mit den Aufgabenträgern im Landkreis Erlangen-Höchstadt, im Landkreis Forchheim sowie in Nürnberg und Fürth zur weiteren Annäherung der Bestands- an die Plannetzlinien;
- Überprüfung und ggf. Neuordnung der Bestandslinien ohne derzeitige Entsprechung im Plannetz hinsichtlich möglicher Funktionsübernahme bzw. zukünftiger verkehrlicher Rolle.

## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

Darüber hinaus wurden Einzelmaßnahmen für die Umsetzung der Plannetzlinien definiert und in vier Maßnahmenpakete eingeordnet:

- A.** Nord-Süd-Verbindungen (Plannetzlinien 7, 8, 17, 14, 3)
- B.** Ost-West-Verbindungen (Plannetzlinien 1, 4, 13)
- C.** Stadtnetzlinien (Plannetzlinien 2, 5, 6, 10, 11, 12, 18)
- D.** Weitere Maßnahmen

### Maßnahmenpaket A: Nord-Süd Verbindungen (Plannetzlinien 7, 8, 17, 14, 3)

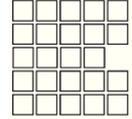
- Plannetzlinie 7 entspricht im Verlauf den Bestandslinien 254 und 281. Vorstellbar wäre, eine Verknüpfung der beiden Linien und damit die Möglichkeit, diese in gemeinsamen Umläufen zu betreiben. Durch diese Verbindung würde eine leistungsfähige Anbindung des Gewerbegebietes Frauenaarach an den S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Str., den Siemens Campus und die Erlanger Innenstadt an den Landkreis gewährleistet. Bei Beibehaltung der beiden separaten Linien können bzw. müssen die Fahrgäste am Hauptbahnhof umsteigen. Der zusätzliche Umstieg verringert die Attraktivität der Linie, die grundsätzlichen Funktionen bleiben jedoch erhalten.
- Analog könnte die Umsetzung der Plannetzlinie 8 durch die Verbindung der Linien 253 und 295 erfolgen, so dass gemeinsame Umläufe und damit eine umsteigefreie Durchbindung von Bubenreuth über Hauptbahnhof nach Tennenlohe Süd möglich würden. Die Beibehaltung zweier getrennter Linien wirkt sich in der Umsetzung der Plannetzlinie in Form eines zusätzlichen Umstiegs am Hauptbahnhof aus. Ergänzend dazu verbindet die Plannetzlinie 8a das Erlanger Stadtzentrum in Richtung Norden mit dem Landkreis, wobei Verlauf und Angebotscharakteristik der Bestandslinie 252 entsprechen.
- Der Süd-Ast der Plannetzlinie 17 findet ihre Umsetzung in einer neuen Linie 282, die vom Hauptbahnhof/ZOB über den S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Straße und Schallershof nach Hütendorf verkehren wird. Die Verbindung Richtung Norden erfolgt mit Umsteigen am Hauptbahnhof in die Nord-Äste der Plannetzlinie 7 (Bestandslinie 281/254) bzw. 8 (Bestandslinie 295/253). Im Süden ergänzt die Plannetzlinie 17 somit die Plannetzlinie 7 durch ihre Erschließungsfunktion in Kriegenbrunn, Frauenaarach und der Pommernstraße.
- Die Plannetzlinie 14 ist über die Linie 290 (Waldkrankenhaus – Hauptbahnhof – Roncallistift – Bruck – Tennenlohe [- Nürnberg]) bereits in wesentlichen Teilen umgesetzt und bietet insbesondere für die Pendler eine attraktive Verbindung.
- Der Süd-Ast der im ÖPNV-Rahmenkonzept als StUB-Vorläuferlinie geplanten Linie 3 wird im Bestand durch die Linien 20 und 30 bedient. Die derzeitige Führung der Linie 20 ([Nürnberg -] Tennenlohe – Röthelheimpark – Arcaden) wird mit dem Neubau der Erschließungsstraße Nikolaus-Fiebiger-Straße noch einmal über die Dauer der NVP-Laufzeit angepasst werden. Zukünftig wird dadurch eine bessere Erschließung des Uni-Südgeländes und des südlichen Bereichs des Röthelheimparks gewährleistet. In der Er-

## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

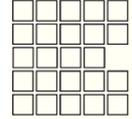
langer Innenstadt ist ein Umstieg unter anderem in die Plannetzlinien 11 und 1 möglich. Dadurch wird auch der West-Ast der Plannetzlinie 3 angemessen bedient. Als Verknüpfungspunkt der Linien dient die Haltestelle Arcaden.

### Maßnahmenpaket B: Ost-West Verbindungen (Plannetzlinien 1, 4, 13)

- Funktionen der Plannetzlinie 1 werden durch die Linie 280 übernommen. Als Tangentiallinie (entsprechend des U-Korridors im ÖPNV-Rahmenkonzept) übernimmt sie die Anbindung des S-Bahn-Halts Paul-Gossen-Straße als attraktive Alternative zum S-Bahn-Halt am Hauptbahnhof. Zudem ermöglicht diese Linie eine direkte Anbindung des Nordwestens an wesentliche Aufkommensschwerpunkte (Siemens-Campus, Südgelände). Darüber hinaus bindet sie das Schulzentrum West an Büchenbach, Kosbach und Dechsendorf an. Um diese Funktionen übernehmen zu können, ist zum Fahrplanwechsel 2018 die Verlängerung der Linie 280 nach Spardorf geplant. Dort soll der Umstieg in die Regionalbuslinie 209 durch Fahrplanabstimmung und Herstellen angemessener Anschlussbeziehungen ermöglicht werden. Im Westen steht eine Verlängerung nach Dechsendorf ebenfalls zur Diskussion. Durch die so erfolgende Durchbindung der Linie 280 würde die Plannetzlinie 1 bereits kurzfristig umgesetzt. Darüber hinaus würden weitere Umsteigebeziehungen zu den Buslinien 202, 203 und 205 des Landkreises entstehen.
- Die Plannetzlinie 4 kann durch die Verknüpfung zweier Regionallinien umgesetzt werden. Die Regionalbuslinien 201 und 210 verlaufen im Bestand über den Busbahnhof und die Arcaden als potenzielle Verknüpfungspunkte. Im ersten Schritt der Umsetzung sollen die fahrplantechnischen Verknüpfungen geprüft und ggf. verbessert werden. Eine direkte Durchbindung und ggf. alternative Führung als Tangentiallinie (wie im Planfall 1 des VEP) sind Betrachtungsgegenstand eines zweiten und zeitlich nachgelagerten Schrittes. Die Prüfung und Planung soll in enger Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger (Landkreis Erlangen-Höchstadt) erfolgen.  
 Ziel einer Tangentialführung ist die Schaffung einer durchgängigen Verbindung von Herzogenaurach nach Neunkirchen am Brand/Heroldsberg über das Gewerbegebiet Frauenaauracher Straße, den Siemens Campus und den Aufkommensschwerpunkt um die Drausnickstraße. Herzogenaurach könnte so eine verbesserte Anbindung an die Arbeitsplätze in den südlich der Erlanger Innenstadt gelegenen räumlichen Schwerpunkten sowie an das S-Bahn-Netz erhalten. Für Angestellte östlich von Erlangen entstünde eine umsteigefreie Durchbindung zu den großen Arbeitgebern in Herzogenaurach.
- Für die Umsetzung der Plannetzlinie 13 ist im Ost-Korridor die Linie 209 unter Beibehaltung des Bestandsangebotes vorgesehen. Alternativ ist auch die Verknüpfung mit der zukünftig verdichteten Linie 210 möglich. Der West-Ast der Plannetzlinie 13 entspricht der Linie 200. Diese verkehrt als Schnellbuslinie zwischen Erlangen Bahnhof und Herzogenaurach.

**Maßnahmenpaket C: Stadtbus mit Plannetzlinien 2, 5, 6, 10, 11, 12 und 18**

- Die Plannetzlinie 2 stellt innerhalb Erlangens eine Ost-West-Verbindung mit Erschließungsaufgaben dar. Welche der bestehenden Linien des Stadtbusverkehrs diese Aufgaben übernehmen soll, muss noch abschließend geprüft werden. Ziel ist die Verbindung der Aufkommensschwerpunkte Büchenbach (hier auch Feinerschließung), Paul-Gossen-Straße, Forschungszentrum mit dem Berufsschulzentrum, Werner-von-Siemens-Straße und dem Röthelheimpark. Geplant ist zudem eine Anbindung der Linie an den Busbahnhof Spardorf. Von dort aus ist die Weiterfahrt in den Landkreis durch Umstieg in die Linien 208 (Baiersdorf), 209 (Eschenau) und 210 (Heroldsberg) möglich.
- Die Plannetzlinie 5 entspricht auf dem Nord-West-Ast dem Bestandsverlauf der Linie 283 von Dechsendorf nach Erlangen (Busbahnhof). Der ursprünglich geplante Süd-Ast der Plannetzlinie 5 entfällt, bzw. seine Aufgaben werden durch die Plannetzlinie 3 (Linien 20/30) übernommen. Die Weiterfahrt Richtung Nürnberg ist damit über einen Umstieg in der Erlanger Innenstadt möglich.
- Die Plannetzlinie 6 ist als Erschließungslinie für Büchenbach-Nord, In der Reuth, Alterlangen, Bruck sowie für die Anbindung von Steudach, Häusling und Kosbach über Büchenbach und Alterlangen an Hauptbahnhof und Zentrum vorgesehen. Die Bestandslinie 293 übernimmt in ihrem bisherigen Verlauf diese Aufgaben.
- Im Plannetz stellt die Linie 10 die schnelle Anbindung von Eltersdorf an den Hauptbahnhof dar und übernimmt im südlichen Stadtgebiet zudem die Erschließungsfunktion westlich der S-Bahn-Trasse. Am Hauptbahnhof bzw. in dessen Umfeld bestehen Umstiegsmöglichkeiten in die Regionalbuslinien Richtung Osten (208, 209, 210), in die Plannetzlinie 7 nach Norden (281/254) oder in die Plannetzlinie 5 (283) nach Dechsendorf. Die genaue Übertragung der Plannetzlinie in das Bestandsnetz ist noch zu überprüfen. Im Rahmen der Prüfung soll auch untersucht werden, inwieweit eine Flügelung der Linie mit einer alternierenden Führung und Herstellung einer Direktverbindung von Eltersdorf nach Tennenlohe möglich ist.
- Ein Teil der ursprünglichen Aufgaben der Plannetzlinie 11 werden im NVP-Zielnetz bereits von anderen Linien übernommen. Beispielsweise erfolgt die Direktverbindung Eltersdorf - Tennenlohe über die Flügelung der Plannetzlinie 10 (Prüfauftrag), die Innenerschließung und Anbindung von Tennenlohe an den Hauptbahnhof wird von den Linien 295/283 als Plannetzlinie 8 übernommen. Die weiteren Aufgaben der Linie, v.a. die Verbindung Bruck - Forschungszentrum - Hauptbahnhof und die Schließung einer ansonsten im Plannetz noch bestehenden Erschließungslücke im Umfeld der Anton-Bruckner-Straße, können durch die Linie 286 im Bestandsverlauf übernommen werden. Auf dem West-Ast verbindet die Linie weiterhin das Schulzentrum West, das Diakonische Zentrum und Büchenbach mit der Innenstadt.
- Bei der Plannetzlinie 12 kann ebenfalls eine Teilumsetzung des Ost-Astes über die Übernahme des bestehenden Verlaufs der Linie 284 erfolgen. Die Linie bindet Sieglitzhof an das Berufsschulzentrum, die Innenstadt (mit Hugenottenplatz, Arcaden) sowie Bruck an.
- Ergänzend zum Plannetz des VEP wurde für das Zielnetz des NVP eine neue Plannetzlinie 18 definiert. Sie sichert im westlichen Stadtgebiet die Erschließung von Büchenbach und Alterlangen ebenso wie die Anbindung des Klinikums am Europakanal. Südlich des



## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

Hauptbahnhofs ergänzt sie die Plannetzlinien 10 und 11 bei der Erschließung von Teilgebieten westlich der S-Bahn-Trasse sowie bei der Anbindung von Bruck (Max-Planck-Straße) an den Hauptbahnhof. Die Umsetzung der Plannetzlinie im Bestandsnetz ist noch offen. Innerhalb der Laufzeit des NVP soll geprüft werden, inwieweit die für die Bedienung der Linie erforderlichen Fahrplanleistungen durch eine Verlagerung von Angeboten beispielsweise aus dem durch die vorhandenen (Regionalbus-) Angebote gut erschlossenen Ost-Korridor frei gemacht werden können. Dafür erforderlich ist der Abgleich der vorhandenen Kapazitäten und der Nachfrage im Ost-Korridor im Hinblick auf die Zielstellung, eine hohe Angebotsqualität im Gesamtnetz bei gleichzeitiger Verbesserung der Effizienz des ÖPNV-Systems insgesamt zu bewirken. Dafür sind nicht ausreichend nachgefragte Doppel- bzw. Parallelangebote möglichst zu vermeiden.

### Maßnahmenpaket D: Weitere Planungen

Weitere Planungen bestehen derzeit hinsichtlich der besseren Verknüpfung Erlangens mit Fürth und Herzogenaurach

- Die Verlängerung einer Linie nach Fürth bzw. die Schaffung einer neuen Linie, welche die beiden Stadtbusnetze miteinander verbindet, befindet sich derzeit in Prüfung. Die Maßnahme soll in der NVP-Laufzeit umgesetzt werden.
- In Abstimmung mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt ist angedacht, eine direkte Verbindung von Erlangen über Büchenbach, Häusling und Haundorf nach Herzogenaurach zu schaffen. Die genaue Linienführung bzw. –verknüpfung befindet sich in der Planungsphase.

#### 4.4.3 Bewertung des Zielnetzes

Die verkehrliche Wirkung des Zielnetzes wurde auf Grundlage des Verkehrsmodells der Stadt Erlangen (erstellt von PTV) und in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung berechnet. Die Ergebnisse sind daher als eher zurückhaltend einzuschätzen, da die Standardisierte Bewertung beispielsweise den Effekt reduzierter Umstiege auf das Fahrgastaufkommen vergleichsweise niedrig bewertet.

Das Vorgehen entspricht der Bewertung der Planfälle 1-3 im ÖPNV-Rahmenkonzept, so dass die Ergebnisse miteinander vergleichbar sind.

Im Modell hinterlegt wurde das NVP-Zielnetz auf dem abgestimmten Stand vom November 2015. Bezugsebene für den Vergleich mit dem Ist-Zustand bildet das Bestandsnetz des ÖPNV-Rahmenkonzepts (dort sog. „Planfall 0“ (Pf0), vgl. ÖPNV-Konzept Erlangen, Meilenstein D des Verkehrsentwicklungsplans).

Für die Berechnungen wurde das Bestandsnetz (Fahrplanstand 2015) vereinfacht und an den Detaillierungsgrad des NVP-Zielnetzes angepasst. Damit erfolgt für beide Netze einheitlich eine taktfeine Berechnung der Umlegungs- und weiteren Kennzahlen.

## 5 Zusammenfassung

Ein attraktiver und von den Fahrgästen gut angenommener öffentlicher Personennahverkehr in Erlangen ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass in Stadt und Region die Ziele der langfristigen Verkehrsentwicklungsplanung erreicht werden können. Im vorliegenden Nahverkehrsplan (NVP) legt die Stadt Erlangen als zuständiger Aufgabenträger fest, wie der Nahverkehr und vor allem der öffentliche Buslinienverkehr im Zeitraum 2016-2021 gestaltet werden soll. Ziel ist es, den rechtlichen Anforderungen entsprechend die Daseinsvorsorge im Stadtgebiet zu sichern, Mobilität für alle Nutzergruppen zu gewährleisten und attraktive Angebote zu schaffen, die den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen und geeignet sind, das existierende Fahrgastpotenzial noch besser auszuschöpfen. Durch eine Stärkung des ÖPNV soll im Sinne der übergeordneten Ziele der Stadt Erlangen auch die weitere Zunahme im MIV-Aufkommen begrenzt werden.

Dafür baut Erlangen auf den bestehenden Angeboten und Qualitäten auf. Die Bestandsaufnahme und Analyse haben gezeigt, dass die vorhandenen Busverkehre eine hohe Erschließungsqualität sowie eine gute Anbindung der Innenstadt an alle Stadtteile Erlangens sowie an wesentliche Aufkommensschwerpunkte des Quell- und Zielverkehrs in der Region gewährleisten. Darüber hinaus wurde deutlich, dass im Rahmen des bestehenden Leistungsvolumens Spielräume vorhanden sind, um das Netz entsprechend der Fahrgastbedürfnisse weiter zu entwickeln, neue Angebote zu schaffen und über eine höhere Integration der Stadt- und Regionalbusverkehre die Erreichbarkeit zu verbessern, Reisezeiten zu verkürzen und dadurch Reiseketten zu vereinfachen. Darüber hinaus wurde die fahrplanseitige Integration von Angeboten im Stadt- und Regionalverkehr sowie zwischen Bus- und Schienenverkehren, die Schaffung klarer Netzstrukturen, die weitere Optimierung der Beschleunigung beispielsweise durch die entsprechende Gestaltung der Infrastruktur, die Verbesserung der Angebotsqualitäten in der Neben- und Schwachverkehrszeit sowie der konsequente Ausbau der Barrierefreiheit über die gesamte Reisekette als weitere Handlungsfelder der nächsten Jahre identifiziert.

Die Stadt Erlangen wird zusammen mit den Aufgabenträgern aus den umliegenden Landkreisen und den kreisfreien Städten sowie den Verkehrsunternehmen die Weiterentwicklung des ÖPNV in Stadt und Region in den nächsten Jahren vorantreiben. Über die Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans hinweg werden dabei absehbar unterschiedliche Handlungsschwerpunkte gesetzt werden. Aufgrund der engen Verflechtungen insbesondere zwischen dem Landkreis Erlangen-Höchstadt mit der Stadt Erlangen sowie zwischen den Städten auf der Städteachse ist es daher das Ziel der Stadt Erlangen, mittelfristig die Netz- und Angebotskonzeption im Rahmen eines gemeinsamen Nahverkehrsplans weiterzuentwickeln.

In der ersten Hälfte der Laufzeit des NVP 2016-2021 und damit bis einschließlich 2019 sollen die vorhandenen Angebote zunächst behutsam weiterentwickelt werden. Erste Maßnahmen wurden bereits zum Fahrplanwechsel 2015 umgesetzt. Darüber hinaus lassen die zum Fahrplanwechsel 2016 in Betrieb gegangene Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Nürnberg Am Wegfeld und die entsprechend vorgenommenen Anpassungen im Busnetz im Nürnberger Norden Veränderungen in den Verkehrsbeziehungen zwischen Nürnberg und Erlangen erwarten. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen werden die Folgen der umgesetzten Ange-

## Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021

---

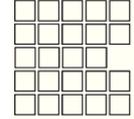
botsmaßnahmen in den nächsten ein bis zwei Jahren analysieren, dabei vor allem die Wirkungen hinsichtlich der Fahrgastnachfrage bewerten und mit Hilfe der Ergebnisse das Liniennetz noch weiter optimieren. Aus den Erkenntnissen zur Wirkkraft von und Fahrgastreaktionen auf Netz- und Angebotsmaßnahmen können dann wertvolle Schlussfolgerungen gezogen werden, die in eine spätere und umfassenderen Neuordnung des Netzes einfließen werden.

Die Grundlagen der zukünftigen Netzgestaltung finden sich im Zielnetz des NVP sowie in den formulierten Maßnahmenpaketen. Die in diesen enthaltenen Einzelmaßnahmen (u.a. Veränderung von Linienführungen, Durchbindung bzw. fahrplanseitige Verknüpfung von Linien, Hierarchisierung des Netzes entsprechend der verkehrlichen Funktion einzelner Linien) sollen voraussichtlich in der zweiten Hälfte der NVP-Laufzeit und damit nach 2019 umgesetzt werden. Das Zielnetz und die Maßnahmenpakete stellen dabei keine starren Vorgaben dar. Sie definieren vielmehr den Rahmen, innerhalb dessen der Aufgabenträger die zukünftige Netz- und Angebotsgestaltung vorantreiben wird. Die Umsetzung der Pakete und Einzelmaßnahmen wird die verkehrlichen Realitäten zum Umsetzungszeitpunkt ebenso berücksichtigen wie die Erkenntnisse, die aus der Evaluierung der bereits umgesetzten Linien- und Fahrplanmaßnahmen gezogen wurden. Darüber hinaus werden die dynamischen Entwicklungen in Erlangen sowie in der Metropolregion Nürnberg und die daraus resultierenden, jeweils aktuellen Gegebenheiten der Stadtentwicklung (Standorte, Verkehrsbeziehungen, Maßnahmen in den Netzen von MIV, Rad- und Fußverkehr, etc.) auch zukünftig in die Weiterentwicklung des Nahverkehrs einbezogen werden.

Die Buslinienverkehre in Aufgabenträgerschaft der Stadt Erlangen werden auf Grundlage der bestehenden Betrauung durch die ESTW Stadtverkehr erbracht. Die Stadt Erlangen beabsichtigt, innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die Erbringung der Stadtbusverkehre zu vergeben. Ziel ist es, Qualität, Leistung und Integration der öffentlichen Verkehre zu sichern und die langfristige Ausgestaltung von Liniennetz und Fahrplan entsprechend den Zielen des Aufgabenträgers zu gewährleisten. Die Vergabe des öDA soll als Direktvergabe an die ESTW Stadtverkehr erfolgen.

Die im NVP festgesetzten Standards für Angebot und Qualität formulieren die Mindestanforderungen, die jetzt und zukünftig an die Verkehre auf Erlanger Stadtgebiet gestellt werden. Die Standards werden durch die ESTW Stadtverkehr bereits eingehalten. Die Stadt Erlangen strebt an, die erreichten Qualitäten innerhalb der NVP-Laufzeit weiter zu entwickeln und auszubauen, um den Wünschen der Fahrgäste besser zu entsprechen und die Attraktivität der Busverkehre erhöhen zu können. Eine Grundlage dafür wird das innerhalb der NVP-Laufzeit zu entwickelnden Qualitätssicherungssystem (QSS) sein. In diesem soll das Dienstleistungsversprechen des ÖPNV an seine Kunden noch konkreter gefasst werden. Darüber hinaus werden im Rahmen des QSS die Zuständigkeiten für die Einhaltung der Qualitätsstandards zwischen Aufgabenträger und Unternehmen festgelegt.

Ein wesentlicher Schwerpunkt des Nahverkehrsplans und seiner Umsetzung besteht darin, die Barrierefreiheit des Erlanger ÖPNV-Systems entsprechend der gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zu erhöhen. Hierfür wurden bereits im Prozess der NVP-Fortschreibung wichtige Eckpfeiler geschaffen. Zu diesen gehören das Haltestellenkataster, der Leitfaden Barrierefreiheit auf der Städtachse, die abgestimmten Kriterien für die Priorisierung von Haltestellenumbauten sowie die Verabredung eines gemeinsamen Vorgehens



## **Nahverkehrsplan Erlangen 2016-2021**

---

beim Ausbau der Barrierefreiheit zusammen mit den Vertretern von Menschen mit Mobilitäts-einschränkungen.

Mit dem Beschluss des NVP durch den Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Erlangen im Februar 2017 werden die Vorgaben und Inhalte des Plans als Rahmen für die weitere Arbeit des Aufgabenträgers bestätigt.

ENTWURF

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
III/30

Verantwortliche/r:  
Rechtsamt

Vorlagennummer:  
**30/057/2017**

### **Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch die Stadt Erlangen an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	15.02.2017	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Gutachten	
Stadtrat	23.02.2017	Ö	Beschluss	

**Beteiligte Dienststellen**  
Amt 61, BTM, EStW

#### I. Antrag

1. Die Durchführung der öffentlichen Personenverkehrsdienste mit Bussen im Stadtgebiet Erlangen einschließlich abgehender Linien und sonstiger Teildienste soll im Linienbündel an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH als internen Betreiber im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 für die Zeit vom 15.12.2019 bis zum 14.12.2029 direkt vergeben werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Absicht der Direktvergabe im Rahmen einer Vorabbekanntmachung gemäß Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Voraussetzungen für eine Direktvergabe bis zum Zeitpunkt der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu schaffen sowie die notwendigen Dokumente, insbesondere den öffentlichen Dienstleistungsauftrag, zu erarbeiten und für die Beschlussfassung durch den Stadtrat einzubringen.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stadt Erlangen ist gemäß Art. 8 Abs. 1 S. 1 BayÖPNVG (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern) als Aufgabenträgerin für die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet zuständig. Sie ist als zuständige Behörde berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Sicherstellung des ÖPNV mit Bussen zu vergeben. Zur Durchführung des Stadtbusverkehrs bedient sie sich derzeit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH, einer 100%igen Tochter der Erlanger Stadtwerke AG. Zur beihilferechtskonformen Ausgestaltung der Verlustausgleichsfinanzierung über den steuerlichen Querverbund hatte die Stadt Erlangen die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH bereits mit Wirkung vom 15.12.2009 nach Maßgabe der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs auf ihrem Gebiet betraut (Bestandsbetrauung). Die Bestandsbetrauung hat eine Laufzeit bis zum 14.12.2019. Für die Zeit danach bestehen nach der neuen Rechtslage (VO 1370/2007 sowie das zum 01.01.2013 angepasste Personenbeförderungsgesetz - PBefG) folgende Möglichkeiten:

- Eigenwirtschaftliche Erbringung durch ein Verkehrsunternehmen.
- Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens.
- Wettbewerbsfreie Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an den sog. internen Betreiber Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH.

Es ist davon auszugehen, dass die erstgenannte Variante ausscheidet, da nicht zu erwarten ist, dass ein Verkehrsunternehmen bereit ist, dass gesamte Erlanger Linienbündel in gleicher Qualität wie bisher ohne Ausgleichsleistungen zu fahren. Von den beiden verbleibenden Möglichkeiten ist nach Ansicht der Verwaltung die Direktvergabe an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH die eindeutig vorzugswürdige Lösung. Dies im Wesentlichen aus folgenden Gründen:

- a) **Bessere Steuerungsmöglichkeiten**  
Eine umfassende Direktvergabe an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH bietet ein Höchstmaß an Gestaltbarkeit und kommunalem Einfluss auf den Betreiber und damit auf das gesamte Stadtverkehrsangebot mit Bussen. Der Angebotsumfang und die Angebotsqualität, die in einem dynamischen System wie dem ÖPNV nicht starr sein dürfen, lassen sich im Rahmen der Direktvergabe schnell und flexibel gestalten, wohingegen eine wettbewerbliche Vergabe durch eine enge Leistungsbeschreibung mit geringen Änderungsspielräumen gekennzeichnet wäre.
- b) **Synergievorteile im Stadtkonzern**  
Die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH besitzt durch die langjährige Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung ein Know-how, das andere Betreiber erst langwierig aufbauen müssten. Das wirkt sich bei allen Formen der Zusammenarbeit zwischen Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH und Stadtverwaltung aus, etwa bei der Nahverkehrsplanung oder der sonstigen konzeptionellen Planung.
- c) **Erhalt des steuerlichen Querverbunds**  
Die Möglichkeit der ertragssteuerlichen Verrechnung von spartenfremden Einnahmen mit Verlusten aus dem Stadtverkehr stellt einen erheblichen materiellen Vorteil dar, der bei einer externen Vergabe entfallen würde.
- d) **Erhalt der Arbeitsplätze bei den Erlanger Stadtwerken.**
- e) **Eine Vergabe an einen anderen Betreiber könnte bedeuten, dass die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH abgewickelt werden muss.**

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

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

Folgende Maßnahmen sind zur Durchführung der Direktvergabe erforderlich:

- a) **Erlass des Nahverkehrsplans**  
Der Nahverkehrsplan liegt in dieser Sitzung dem Stadtrat ebenfalls zum Beschluss vor.
- b) **Vorabbekanntmachung**  
Die Absicht der Direktvergabe ist im Rahmen einer Vorabbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union zu veröffentlichen. Dabei werden auch die Qualitätsanforderungen, die der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH im öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgegeben werden sollen, festgelegt. Diese Anforderungen sind aus dem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan zu entwickeln. Sollten die Anforderungen erheblich über die Inhalte des Nahverkehrsplans hinausgehen, wird ein erneuter Beschluss des Stadtrats erforderlich sein.
- c) **Sicherstellen der Direktvergabevoraussetzungen**  
Die rechtlichen Anforderungen an die Direktvergabe an einen internen Betreiber sind:
  - Tatsächliche Kontrolle der Stadt Erlangen über die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH wie über eine eigene Dienststelle.

- Keine Teilnahme der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH an wettbewerblichen Vergaben von öffentlichen Personenverkehrsdiensten außerhalb der räumlichen Zuständigkeit der Stadt Erlangen.
- Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste durch die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH nur auf dem Gebiet der Stadt Erlangen; zulässig sind abgehende Linien in Nachbargebiete und damit zusammenhängende sonstige Teildienste.
- Überwiegende Selbsterbringung der betrauten Personenverkehrsdienste durch die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH.

d) Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

e) Beantragung der Liniengenehmigungen

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zeitplan für das weitere Vorgehen:

- 23.02.2017: Grundsatzbeschluss für die Direktvergabe/Beschluss über Nahverkehrsplan
- Ab 14.09.2017: Vorabbekanntmachung
- Ab 15.09.2018: Ausführungsbeschluss des Stadtrates zur Direktvergabe und Umsetzung dieses Beschlusses
- Bis 14.06.2019: Beantragung der Liniengenehmigungen
- Bis 14.09.2019: Genehmigungserteilung
- 15.12.2019: Betriebsaufnahme

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Aufgrund der rechtlich und inhaltlich äußerst komplizierten und fehleranfälligen Materie bedarf die Ausgestaltung dieses Vergabeprojektes zwingend einer umfassenden externen Beratung und Begleitung durch fachlich spezialisierte Juristinnen/Juristen. Vgl. dazu die Vergabevorlage im nichtöffentlichen Teil der Stadtratssitzung.

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

#### Anlagen:

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
I/31

Verantwortliche/r:  
Amt für Umweltschutz und  
Energiefragen

Vorlagennummer:  
31/132/2017

### Lärmsanierung entlang der A 73; gemeinsamer Fraktionsantrag Nr. 181/2016 der SPD-Fraktion, FDP-Fraktion und der GL-Fraktion vom 14.12.2016

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Beschluss	

**Beteiligte Dienststellen**  
Amt 61

#### I. Antrag

Die Verwaltung sendet den OBM-Brief (Entwurf im Anhang) an den Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr Joachim Herrmann.  
Der gemeinsame Fraktionsantrag Nr. 181/2016 der SPD-, FDP- und GL-Fraktion vom 14.12.2016 ist abschließend bearbeitet.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

---

##### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

---

##### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

##### Haushaltsmittel

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

sind nicht vorhanden

**Anlagen:**

Anlage 1\_gemeinsamer Fraktionsantrag vom 14.12.2016

Anlage 2\_OBM-Schreiben an den Bayerischen Staatsminister Joachim Herrmann

III. Abstimmung

*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



**SPD Fraktion**  
**im Stadtrat Erlangen**

Rathausplatz 1 91052 Erlangen

Herrn  
 Oberbürgermeister  
 Dr. Florian Janik  
 Rathausplatz 1  
 91052 Erlangen



**Stadtratsfraktion**

Erlangen, 14.12.2016

**Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO**  
 Eingang: 14.12.2016  
 Antragsnr.: 181/2016  
 Verteiler: OBM, BM, Fraktionen  
 Zust. Referat: I/31  
 mit Referat: VI/61

**Lärmsanierung entlang der A73**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

durch den bevorstehenden Ausbau des Autobahnkreuzes werden Eltersdorf und auch der Süden von Bruck einen besseren Lärmschutz bekommen, der dank gesetzlicher Regelungen mit diesem Ausbau einhergehen muss.

Der Umgriff dieser Maßnahmen wird sich auch auf die A73 erstrecken bis zur Höhe der Eisenbahnbrücke in Bruck. Nördlich davon werden keine Maßnahmen durchgeführt, obwohl dort schon seit Jahren die Standstreifen freigegeben sind für den Verkehr. Doch da es sich bei einer Standstreifenfreigabe in der Logik des Gesetzgebers nicht um einen Neubau handelt, löst diese keinen Anspruch auf Lärmschutz aus. Damit hat ein Großteil der Erlanger Bevölkerung in der Nähe der A 73 die immer stärker werdende Lärmentwicklung hinzunehmen.

Bei der am 25.11. 2016 abgehaltenen Informationsveranstaltung in Eltersdorf zum Ausbau des Autobahnkreuzes wurde der Bayrische Innenminister Joachim Herrmann wieder auf diesen Missstand angesprochen.

Er gestand zu, sich um Abhilfe zu bemühen und umfangreiche Lärmsanierungsmaßnahmen prüfen zu lassen.

Wir beantragen, dass der Oberbürgermeister in einem Schreiben an den Innenminister dessen Unterstützung noch einmal einfordert und ihn an sein Versprechen erinnert.

Mit freundlichen Grüßen

für die SPD-Fraktion

Barbara Pfister  
 Fraktionsvorsitzende

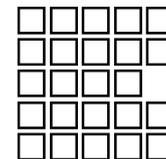
für die FDP-Fraktion

Lars Kittel  
 Fraktionsvorsitzender

für die GL-Fraktion

Julia Bailey  
 Fraktionsvorsitzende

*P. Rösch*  
 f.d.R. Patrick Rösch



## Stadt Erlangen

Der Oberbürgermeister

Herrn Staatsminister  
Joachim Herrmann, MdL  
Bayerisches Staatsministerium des Innern, Bau  
und Verkehr  
Odeonsplatz 3  
80530 München

Rathausplatz 1  
91052 Erlangen  
Telefon 0 91 31 / 86 22 00  
Telefax 0 91 31 / 86 21 12  
E-Mail [stadt@stadt.erlangen.de](mailto:stadt@stadt.erlangen.de)  
Internet <http://www.erlangen.de>  
Az. I/31/WC016

22. Februar 2017

### Prüfung von Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der BAB A73 in Erlangen

---

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,

auf der Informationsveranstaltung am 25.11.2016 in Eltersdorf zum Ausbau des Autobahnkreuzes Fürth / Erlangen haben wir Ihnen dargelegt, dass nördlich des Autobahnkreuzes an der A 73 keine Lärmschutzmaßnahmen geplant sind. Dies resultiert daraus, dass dort keine baulichen Veränderungen vorgesehen sind. Folglich kommt es dort auch weiterhin zu einer sehr hohen Lärmbelastung für zahlreiche Erlanger Bürger im Umfeld der BAB A 73. Ich möchte Ihnen daher danken, dass Sie dennoch zugesagt haben, sich um Abhilfe zu bemühen und Lärmsanierungsmaßnahmen prüfen zu lassen.

Die BAB A 73 durchläuft bekanntlich zentral das dicht bebaute Stadtgebiet mit entsprechenden Immissionsbelastungen für die Erlanger Bevölkerung. Umfassende Lärmschutzmaßnahmen waren bislang aber erst mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau vorgesehen. Zu meinem großen Bedauern ist der 6-streifige Ausbau der BAB A 73 in Erlangen im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2010 gar nicht mehr enthalten, da die Maßnahme in ihrer Priorität weiter abgestuft wurde.

Die Stadt Erlangen forderte zwar in ihrer Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2030 eindeutig den 6-streifigen Ausbau und die Einstufung des Projektes in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“, weil

- durch die Freigabe des Standstreifens nur verkehrstechnische Maßnahmen fixiert sind,
- damit Maßnahmen zum Lärmschutz der Bürger Erlangens weiter verfolgt werden und
- wichtige Themen der Stadtentwicklung - Überwindung der Barriere BAB A 73 mit Überdeckung bzw. Brücken – bearbeitet werden können.

Diese Stellungnahme blieb bekanntlich leider ebenso unberücksichtigt wie Ihr persönlicher Einsatz für den Verbleib der Maßnahme im BVWP 2030 als Vertreter des Freistaates Bayern. Der Verzicht deswegen auf jeglichen Lärmschutz gegenüber der Erlanger Bevölkerung wäre aber nach meiner Auffassung kaum zu verantworten.

Sie haben sich in den vergangenen Monaten erfolgreich dafür eingesetzt, dass der 6-streifige Ausbau der BAB A 3 zwischen dem AK Fürth / Erlangen und dem AK Biebelried in den kommenden Jahren vollständig realisiert werden kann. Dieser Ausbau wird auch seitens der Stadt Erlangen ausdrücklich unterstützt.

Durch den über viele Jahre damit verbundenen und gezielt über die BAB A 73 durch Erlangen geführten Umleitungsverkehr wird die Lärmbelastung der Erlanger Bürger aber noch weiter deutlich steigen. Bereits jetzt wird an der BAB A 73 der Grenzwert der 16. BImSchV von 60 dB(A) nachts an zahlreichen Stellen in Erlangen deutlich überschritten. Da auch großflächig Wohnbebauungen nah an der BAB A 73 anliegen, kommt es entsprechend der Gebietskategorie „Wohngebiet“ zu Grenzwertüberschreitungen (§ 2 Abs.1 16. BImSchV) von bis zu 15 dB(A) in der Nacht.

Ich bitte Sie daher im Interesse zahlreicher betroffener Erlanger Bürger, bereits vor den Maßnahmen auf der BAB A3 und unabhängig von einem 6-streifigen Ausbau der BAB A73 schnellstmöglich umfassende Lärmschutzmaßnahmen in Erlangen zu ermöglichen. Nur so kann das Leiden der Erlanger Bevölkerung unter den bereits jetzt unzumutbaren und weiter ansteigenden Lärmbelastungen vermieden werden. Kurzfristige Maßnahmen könnten beispielsweise die Unterstützung für passive Lärmschutzmaßnahmen sein.

Erhebliche bauliche Veränderungen an der BAB A 73 in Erlangen mit der damit verbundener Konsequenz für umfassende Lärmschutzmaßnahmen sind nach derzeitigem Planungsstand für viele Jahre nicht zu erwarten. Es sollten daher trotzdem Lösungsansätze weiter entwickelt werden, die einen aktiven Lärmschutz auch im Bestand vorsehen.

Für eine Abstimmung zur weiteren Vorgehensweise stehen meine Experten und ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Florian Janik

- II. **Kopie <über 31/AL und Ref. I an OBM>** in Vorlage mdB um Unterzeichnung.
- III. **Kopie <Amt 66>** z. K.
- IV. **Kopie <Amt 61>** z. K.
- V. **Kopie <Autobahndirektion Nordbayern>** z. K.
- VI. **Kopie <Amt 31>** z. V.

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
I/31

Verantwortliche/r:  
Amt für Umweltschutz und  
Energiefragen

Vorlagennummer:  
**31/134/2017**

### Vergabe von Kartierungsarbeiten im Bereich Wöhrmühlinsel und östlich davon

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Beschluss	

#### Beteiligte Dienststellen

### I. Antrag

Im Bereich der Wöhrmühle von der Regnitz bis zur Autobahn sind Kartierungsarbeiten von Flora und Fauna zu vergeben.

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die bestehenden Kenntnisse über den Bereich sind bereits mehrere Jahre alt und lückenhaft. Der Raum ist im Visier von zukünftigen Planungen und möglichen Nutzungsänderungen. Der Naturschutzbeirat forderte in seiner Sitzung vom 23.01.2017, dass die Vegetationsperiode 2017 für Erhebungen der dort relevanten Flora und Fauna genutzt werden soll. Der Untersuchungsumfang wurde mit den Ortsgruppen von Bund Naturschutz und Landesbund für Vogelschutz abgestimmt.

Eine Überprüfung durch das städtische Rechtsamt ergab:

Die naturschutzfachliche Untersuchung des Gebietes gehört nicht zu Vollzugshandlungen, die zu unterbleiben haben, wenn ein Bürgerbegehren stattfindet, da deren Ergebnisse unabhängig von der Frage, ob die Landesgartenschau durchgeführt wird oder nicht, wertvolle Ergebnisse für die Stadt bringen, wie künftige Nutzungen des untersuchten Geländes aussehen könnten, ohne dass bereits weitere konkrete Planungen hierfür bestehen.

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

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

-----

#### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

-----

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 20.000	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
- werden aus der Budgetrücklage entnommen

#### Anlagen:

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle  
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
VI. Zum Vorgang

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
III/32-1

Verantwortliche/r:  
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:  
**32-1/049/2016/1**

### **Aufhebung des Beschlusses vom 16.6.2015 betreffend Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Häusling**

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Beschluss	

#### Beteiligte Dienststellen

Ortsbeirat Kosbach, Polizei, Abteilung Verkehrsplanung sowie Tiefbauamt

#### I. Antrag

Der Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses vom 16.6.2015 (Anlage 1) betreffend Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Haundorfer Straße im Ortsteil Häusling wird aufgehoben.

#### II. Begründung

In der Sitzung des UVPA am 16.6.2015 wurden zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Haundorfer Straße in Häusling die Herstellung von Markierungen sowie Aufstellung von Baken (Anlage 2) einstimmig beschlossen. Hinsichtlich der Begründung wird auf den o. g. Beschluss (Anlage 1) Bezug genommen.

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung (VAO) vom 27.7.2015 wurden die Markierungen sowie die Baken angeordnet (Plan Anlage 3). Der Vollzug der VAO erfolgte Mitte Oktober 2015. Nachdem an den vorhandenen Pfeilbaken bei Gegenverkehr teilweise rechts unter rechtswidriger Nutzung der Gehwege vorbeigefahren wurde, wurden zusätzliche Baken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs angeordnet und am 7.4.2016 aufgestellt.

Mit Schreiben vom 23.9.2016 hat sich ein Bürger an die Regierung von Mittelfranken gewandt und die neuen Regelungen moniert. Der Bürger wies darauf hin, dass sich der Verkehr in der Haundorfer Straße in Häusling besonders während der Stoßzeiten ständig und unerträglich aufstaut. Zur Auflösung dieser Stauungen müssten die PKWs teilweise zurücksetzen. Auch würden manche PKW-Fahrer auf den Gehsteig ausweichen und dadurch Fußgänger in Gefahr bringen.

#### Einschätzung der Verwaltung und der Polizei

Die vom Beschwerdeführer dargestellten Verkehrsbehinderungen/Gefährdungen müssen leider bestätigt werden. Nach aktueller Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik hat sich das Unfallgeschehen in Häusling wie folgt entwickelt:

- Zeitraum 1.10.2014 - 30.9.2015 (ohne Markierungen und Baken)  
Haundorfer Straße in Häusling (Hausnummern 1 – 43) **0 Verkehrsunfälle**
- Zeitraum 1.10.2015 - 30.9.2016 (mit Markierungen und Baken)  
Haundorfer Straße in Häusling (Hausnummern 1 - 43) **12 Verkehrsunfälle**

Bei den 12 VU im Ortsgebiet Häusling handelt es sich ausschließlich um Unfälle auf Grund der durch die baulichen Maßnahmen geschaffenen Engstellen (Streifschäden im Begegnungsverkehr oder Anfahren an Warnbaken).

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass sich in der Zeit vom 1.10.2016 bis zum 31.1.2017 insgesamt vier Unfälle ereignet haben, allerdings drei davon außerorts.

Nach Abstimmung zwischen den städtischen Fachdienststellen und der Polizei - mit Prüfung weiterer Möglichkeiten zur Herstellung eines rechtskonformen Zustands - kommen die Verwaltung und Polizei zum Ergebnis, dass eine Begründung der angeordneten Maßnahmen, die einer verwaltungsrechtlichen Prüfung standhalten würde, nicht erkennbar ist. Insbesondere handelt es sich bei der Haundorfer Straße um eine Kreisstraße, die als Bestandteil des klassifizierten Straßennetzes die Aufgabe hat, den überörtlichen Verkehr aufzunehmen.

Die rechtlichen Ausführungen der Regierung (Anlage 4) sind nachvollziehbar und nach Einschätzung der Verwaltung nicht zu entkräften.

Die für den UVPA am 6.12.2016 aufgelegte Vorlage wurde vertagt. Die Verwaltung wurde gebeten, das Meinungsbild des Ortsbeirats Kosbach einzuholen und zu berichten.

In der Sitzung des Ortsbeirats am 7.2.2017 sprachen sich die anwesenden Bürger mit einer Gegenstimme gegen die Entfernung der Baken aus.

Folgende Gründe sprechen aus Sicht der Bürgerschaft für die Beibehaltung der Baken:

- Die Baken schaffen Lücken, was die Querung der Straße insbesondere für Schulkinder und Senioren vereinfacht,
- die Ausfahrt aus den Grundstücken wird erleichtert und ist sicherer geworden,
- die Baken sorgen für Reduzierung der Geschwindigkeiten.

Nach intensiver Diskussion stellt der Ortsbeirat einstimmig einen Antrag auf Erhalt der Baken in der jetzigen Form und bittet die anwesenden Stadträte dies auch so in den UVPA einzubringen. Für den Fall, dass die Baken tatsächlich entfernt werden müssen, bitten die Bürger die Verwaltung um Vorschläge und Alternativen. Notfalls sollte ein Kompromiss bei der Anzahl der Baken (nur am Ortseingang und Ortsausgang) gefunden werden. Die Verwaltung versprach sich auch weiterhin um geeignete Vorschläge und Lösungen zu bemühen.

Die Bürger und der Ortsbeirat wollen Argumente für eine "besondere Gefahrenlage" sammeln und diese der Regierung mit einer Eingabe aufzeigen.

### **Resümee**

Zusammenfassend stellen die Verwaltung und die Polizei fest, dass auch die in der Ortsbeiratssitzung genannten Gründe objektiv betrachtet keine besondere Gefahrenlage begründen können. Die Verwaltung schlägt daher weiterhin vor, der Empfehlung der Regierung zu folgen und den ursprünglichen Zustand (Entfernung der Sperrflächenmarkierungen sowie der Baken) in der Haundorfer Straße wieder herzustellen.

- Anlagen:**
1. Beschluss vom 16.6.2015 (Anlage 1)
  2. Lageplan (Anlage 2)
  3. VAO vom 27.7.2015 (Anlage 3)
  4. Ausführungen der Regierung (Anlage 4)

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**613/046/2015**

### Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Häusling

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2015	Ö	Empfehlung	einstimmig angenommen
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2015	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Beteiligte Dienststellen  
32, 66, ESTW Stadtverkehr  
(Ortsbeirat beteiligt am 19.05.2015)

#### I. Antrag

Die Haundorfer Str. im Ortsteil Häusling soll gemäß des angefügten Lageplans (Anlage 1) zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs markiert und mit Baken versehen werden.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch den Ortsbeirat Kosbach sowie durch den SPD-Fraktionsantrag 227/2013 (UVPA vom 12.11.2013) wurde die Verwaltung aufgefordert, Lösungsansätze zur Entlastung der Haundorfer Straße im Ortsteil Häusling vom Durchgangsverkehr zu erarbeiten und mit den Bürgern abzustimmen.

Am 10.02.2015 fand hierzu in der Mönauschule in Büchenbach ein Bürgergespräch statt, um den Bürgern Konzepte für kurzfristige Maßnahmen vorzustellen und darüber zu diskutieren. Das Einladungsschreiben ging an alle Haushalte in Häusling. Anwesend waren etwa 50 Bürger sowie Vertreter aus Politik und Verwaltung.

Die Bürger wurden zunächst über die aktuelle Verkehrssituation informiert, anschließend stellte die Verwaltung die von ihr erarbeiteten Lösungsansätze vor (vgl. Anlage 2).

Die Pläne der Verwaltung konnten anschließend in Gruppen mit den Bürgern diskutiert werden. Hierbei wurden die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen von den Bürgern mehrheitlich befürwortet.

Am 19.05.2015 fand eine Sondersitzung des Ortsbeirates Kosbach statt. Hierbei wurde der entsprechend den Wünschen der Bürger überarbeitete Lageplan vorgestellt. Im direkten Gespräch konnten noch einige Detailanpassungen berücksichtigt werden. Der Umsetzung der Planung wurde mit großer Mehrheit zugestimmt.

Weitere mittel- bis langfristig umsetzbare bauliche Maßnahmen, wie zum Beispiel der Bau eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Reitersbergerstraße/Haundorfer Straße, werden nach Umsetzung der Markierungslösung geprüft.

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

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

Ziel der Maßnahmen ist es, das Geschwindigkeitsniveau in der Ortsdurchfahrt sowie die Attraktivität für den Durchgangsverkehr zu senken. Als Lösungsansatz wird eine kurzfristig umsetzbare markierungstechnische Fahrbahneinengung in Kombination mit einer Umstrukturierung des Parkraumes vorgeschlagen (vgl. Anlage 1). Die Anordnung der Sperrflächen nimmt Rück-

sicht auf die Lage der Grundstückszufahrten. Zudem wurde die Führung einer Buslinie nach Herzogenaurach über die Haundorfer Straße entsprechend des neuen Buskonzeptes NVP/VEP bei den Planungen berücksichtigt.

Die Realisierung eines Radweges westlich von Häusling, verbunden mit einem Fahrbahnteiler am Ortsausgang, scheidet weiterhin am Grunderwerb.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

- Bürgergespräch am 10.02.2015
- Ortsbeirat am 19.05.2015
- UVPA am 16.06.2015
- Die Umsetzung der Markierungslösung soll noch in diesem Jahr erfolgen.

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	ca. 1.500,- €	bei Sachkonto: 522.102
Personalkosten (brutto):	ca. 2.000,- €	bei Sachkonto: Personal Amt 66
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 660290/54125266/522102
- sind nicht vorhanden

#### Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan Markierungslösung Häusling

Anlage 2 – Präsentation zum Bürgergespräch am 10.02.2015

### III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 16.06.2015

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Haundorfer Str. im Stadtteil Häusling soll gemäß des angefügten Lageplans (Anlage 1) zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs markiert und mit Baken versehen werden.

mit 14 gegen 0 Stimmen

gez. Dr. Janik  
Vorsitzender

gez. Weber  
Berichterstatter

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Haundorfer Str. im Stadtteil Häusling soll gemäß des angefügten Lageplans (Anlage 1) zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs markiert und mit Baken versehen werden.

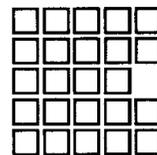
mit 5 gegen 0 Stimmen

gez. Dr. Janik  
Vorsitzender

gez. Weber  
Berichterstatter

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang





Haundorfer Straße

III/321/JM001 T. 22 53

Erlangen, 27. Juli 2015

**Verkehrsrechtliche Anordnung nach der StVO;  
Einengung der Fahrbahn der Haundorfer Straße im Ortsteil Häusling  
durch Sperrflächenmarkierungen und Warnbaken**

- I. Die Stadt Erlangen erlässt als zuständige Straßenverkehrsbehörde gemäß §§ 44 Abs. 1, 45 Abs. 1 und 3 Satz 1 StVO folgende

**Anordnung:**

- In der Haundorfer Straße im Ortsteil Häusling ist die Fahrbahn durch Sperrflächenmarkierungen einzuengen.
- Mit Pfeilbaken doppelseitig VZ 605 StVO ist dem rechtswidrigen Befahren der Sperrflächen entgegen zu wirken.
- Die angeordneten Maßnahmen haben nach beiliegendem Plan der Abteilung Verkehrsplanung zu erfolgen, der Bestandteil dieser Anordnung ist.

Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie zu deren Betrieb einschließlich ihrer Beleuchtung ist der Baulastträger, bei Privatstraßen der Eigentümer, verpflichtet (§ 45 Abs. 5 StVO, § 5 b StVG).

Die Anordnung wird durch Anbringung/Aufstellung bzw. Entfernung nachstehend aufgeführter Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen getroffen bzw. wirksam:

Maßnahmen nach Plan ausführen

**Begründung:**

Die Ortsdurchfahrt von Häusling (Kreisstraße ER 1 Haundorfer Straße) wird von vielen Pendlern als Fahrtstrecke nach Herzogenaurach bzw. aus dem westlichen Landkreis nach Erlangen genutzt, was nicht unerhebliche Belastungen der Bewohner Häuslings zur Folge hat. Durch den geforderten Ausbau des Haundorfer Löchlas im Zuge der geplanten Verbreiterung der BAB A 3 sowie der Schaffung neuer Arbeitsplätze in Herzogenaurach sind in Zukunft steigende Verkehrsmengen zu erwarten. Um einer Zunahme des Verkehrs entgegen zu wirken und das Geschwindigkeitsniveau zu senken, sind die angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Wohnbevölkerung sinnvoll und erforderlich. Sie wurden in der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses am 16.6.2015 beschlossen.

- II. **Per Mail Amt 66** zur Kenntnis und weiteren Veranlassung gemäß § 45 Abs. 5 StVO sowie um Angabe des Zeitpunktes des Vollzugs dieser Anordnung.

Vollzug:

- III. **Per Mail PI Erlangen-Stadt sowie Abteilung 613** zur Kenntnis

- IV. **Abteilung 321** zum Vorgang

Amt 32:

79/107

SG 32-1:

## Ausführungen der Regierung vom 26.10.2016

Sehr geehrter Herr ,  
in Ergänzung zu Ihrer Stellungnahme bitten wir noch zu folgenden Fragen bzw. rechtlichen Problemen Stellung zu nehmen:

Auf der Haundorfer Straße ist seit zirka 30 Jahren eine Streckenbegrenzung auf 30 km/h angeordnet. Diese Anordnung entspricht zumindest nicht den aktuellen rechtlichen Vorgaben für eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Nachdem diese Anordnung aber seit Langem besteht und nicht Gegenstand der Beschwerde ist, kann von einer Überprüfung dieser Anordnung abgesehen werden.

Etwas anderes ist aber die Anordnung von Leitbaken in Form von Pfeilbaken auf einer Kreisstraße. Leitbaken haben die Aufgabe, die für den Verkehr freigegebene Fläche optisch und räumlich abzugrenzen, zudem leiten sie den Verkehr an der abgesperrten Fläche vorbei.

Durch die Pfeilbaken und die Markierung wird ein Teil der Kreisstraße für den fließenden Verkehr stark eingeeengt und dadurch der Verkehrsfluss zumindest in der Hauptverkehrszeit erheblich behindert.

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 StVO). Dass diese tatbestandsmäßigen Voraussetzungen hier vorliegen, ist nicht nachvollziehbar.

Kreisstraßen dienen dem überörtlichen Verkehr. Deswegen dürfen auf Kreisstraßen (wie auf Bundes- und Staatsstraßen) keine Tempo 30-Zonen angeordnet werden (§ 45 Abs. 1c StVO). Durch die vorhandene Streckenbeschränkung auf 30 km/h und die angeordneten Hindernisse auf der Fahrbahn in Form von Pfeilbaken ist in der Haundorfer Straße faktisch eine Tempo 30-Zone eingerichtet worden. Dies widerspricht der StVO. Abgesehen davon ist die Verkehrsanordnung auch nicht begründet. In der Anordnung wird auf eine nicht unerhebliche Belastung der Bewohner von Häusling hingewiesen. Um einer Zunahme des Verkehrs entgegen zu wirken und das Geschwindigkeitsniveau zu senken seien die angeordneten Maßnahmen zum Schutze der Wohnbevölkerung sinnvoll und erforderlich. Es ist nicht dargelegt, in wie weit die Bewohner von Häusling durch den Verkehr auf der Kreisstraße (trotz Beschränkung auf 30 km/h) einer Belastung ausgesetzt sind, die das allgemein übliche Maß erheblich übersteigt und damit z.B. Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erforderlich seien.

Soweit einer Zunahme des Verkehrs auf der Kreisstraße entgegengesteuert werden soll, müssten planerische Maßnahmen getroffen werden. Verkehrsbeschränkungen sind hierfür kein geeignetes und zulässiges Mittel.

Angesichts der durch die Anordnung von Hindernissen auf der Fahrbahn einer Kreisstraße ausgelösten Verkehrsbehinderungen und des damit verbundenen Lärms und Abgase scheint die Maßnahme auch nicht geeignet, die Wohnbevölkerung zu entlasten. Abschließend möchten wir noch auf die haftungsrechtlichen Folgen hinweisen, wenn Kraftfahrer bei schlechten Sichtverhältnissen (beschneite Leitbaken) auf die angeordneten Hindernisse auf der Fahrbahn auffahren.

Auf Grund unserer obigen Ausführungen stellen wir anheim die Anordnung der Leitbaken und Sperrmarkierungen aufzuheben und diese zu entfernen. Ansonsten erbitten wir Ihre Stellungnahme möglichst bis zum 10.11.2016.

Mit freundlichen Grüßen

Regierung von Mittelfranken

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/23

Verantwortliche/r:  
Liegenschaftsamt

Vorlagennummer:  
232/022/2015/3

### Hafen Erlangen; Hafenentwicklung und notwendige Unterhaltsmaßnahmen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Gutachten	
Stadtrat	23.02.2017	Ö	Beschluss	

#### Beteiligte Dienststellen

Stadtkämmerei, Abt. Wirtschaftsförderung, Rechtsamt, Amt für Umweltschutz und Energiefragen, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Tiefbauamt, City-Management

#### I. Antrag

- Die Verwaltung wird beauftragt und ermächtigt, einen externen Gutachter mit der Erstellung eines Gesamtkonzeptes zur Erlanger Hafensituation zu beauftragen.  
Wesentlicher Inhalt dieses Konzeptes soll sein:
  - Eine Bestandsaufnahme des aktuellen Zustands des Hafens,
  - rechtliche und technische Anforderungen an einen sauberen und modernen Binnenhafen,
  - die Feststellung des erforderlichen baulichen Ertüchtigungsaufwands nach technischen und rechtlichen Vorgaben,
  - eine Prognose zu den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten sowie
  - die Errichtung von Energieterminals für eine in ökologischer Hinsicht nachhaltige und umweltfreundliche Versorgung der Kabinenschiffe
- Unabhängig vom Ergebnis dieses Konzeptes sind aktuell die bestehenden Anlegevorrichtungen an der Kaimauer fachgerecht zu ersetzen bzw. zu erneuern, um den laufenden Kabinenschiffahrtsbetrieb aufrechterhalten zu können. Die hierfür erforderliche statische Vorplanung zur Standfestigkeit der Kaimauer wird beauftragt.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Prüfung der langfristigen Nutzungsmöglichkeiten eines Hafens am Standort Erlangen.

Sicherung der Verkehrssicherheit zum Anlegen der Kabinenschiffahrt an der Kaimauer durch Erneuerung der Anlegevorrichtungen.

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

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

Mittels einer detaillierten Untersuchung zur Hafensituation werden die Anforderungen an ein modernes Hafengelände festgestellt. Nach Vorliegen des Konzeptes wird die Angelegenheit erneut in die Gremien eingebracht.

Das weitere Vorgehen wird in den Gremien - je nach den Ergebnissen der Studie im Einzelnen - beschlossen.

Die bereits heute aus Sicherheitsgründen unaufschiebbaren Vorplanungen zur Erneuerung der Anlegevorrichtungen an der Kaimauer sind noch in diesem Jahr zu beauftragen, um den Anforderungen an die Verkehrssicherheit für einen Kabinenschiffahrtsbetrieb zu genügen.

### **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.

#### **B) Zwischenfazit (nach rd. der Hälfte der aktuellen Vertragslaufzeit)**

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 Kabinenschiffahrt erfordert einen „sauberen Hafen“, wünschenswert wäre auch eine zusätzliche Infrastruktur (z. B. Kiosk, Besucher-Terminal, Möglichkeiten zum Verweilen / Bänke, Beleuchtung).

Im Ergebnis haben sich mittlerweile während der laufenden Hafenbetriebs vor allem folgende Probleme ergeben:

##### 1) Technische Anforderungen an den Hafen – Wendeböden, Energieversorgungs terminals

Am nördlichen Ende des Hafens wurde beim Bau des Hafens eine Verbreiterung der Wasserstraße angelegt, um ein Wenden von Schiffen zu ermöglichen (Wendeböden Hafen, vgl. Lageplan Anlage 1). Wie sich nun durch Untersuchungen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) herausgestellt hat, befinden sich im Wendeböden Hafen Sedimente bzw. Ablagerungen der Deponieklasse DK 1 größeren Umfangs.

Durch die vorhandenen Anlandungen ist der Hafenbetrieb der PUV Erlanger Hafenbetriebergesellschaft mbH zeitweise beeinträchtigt (erschwerter Wendemanöver). Das Ausbaggern des Wendeböden Hafens wurde der Pächterin zwar nicht zugesichert, jedoch ist es Sinn und Zweck des Pachtvertrages eine technisch reibungslose Kabinenschiffahrt zu gewährleisten.

Es ist auch 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.

Die Stadt Erlangen ist gemäß des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 1968 für den Unterhalt des Wendebeckens Hafens zuständig. Nach Aussage des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen ist die rechtliche Situation so zu beurteilen, dass die Stadt verpflichtet ist, die Verkehrsgängigkeit des Wendebeckens Hafen durch Beseitigung von Anlandungen wiederherzustellen. Eine dauerhafte Sperrung des Wendebeckens Hafen zum Zweck der Umgehung der Unterhaltspflicht ist nicht möglich.

Nach einer (sehr 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 Entfernung des Standorts für eine Austrocknung des Materials.

Die bautechnische Ertüchtigung des Erlanger Hafens erfordert aus Sicht der Verwaltung aber auch eine nachhaltige Lösung, um die heute bestehenden Umweltbelastungen durch Dieselmotoren der Kabinenschiffe zukünftig zu unterbinden. Eine Ladestation für „Flusstourismus“, wie sie auf größeren Personenschiffahrtshäfen errichtet wurde und Strom und Frischwasser zur Verfügung stellt, wird in immissionsrechtlicher Hinsicht für erforderlich gehalten. Die Dieselmotoren der Kreuzfahrtschiffe laufen während der Liegezeit dauerhaft, um die Schiffstechnik mit Strom zu versorgen. Hier bei entstehen Luftverunreinigungen und Lärmemissionen. Für die Errichtung der Terminals, wie sie den notwendigen Strombedarf in Erlangen abdecken würden, ist mit investiven Kosten von rd. 420.000,- € zu rechnen (lt. Schätzung der Erlanger Stadtwerke auf der Basis vergleichsweise entstandener Kosten im Würzburger Hafen).

Im Ergebnis sind die baulichen Maßnahmen, die einen langfristigen und zukunftsfesten Hafenbetrieb ermöglichen sollten, sehr kostenintensiv. Allein die Kosten für das Ausbaggern des Wendebeckens und die Errichtung der Energieterminals bewegen sich in einem finanziellen Rahmen von rd. 1,8 Mio. Euro.

Die voraussichtlich erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen des Hafengeländes setzen eine hohe Investitionsbereitschaft der Stadt Erlangen voraus. Angesichts der genannten (vorläufigen) Investitionssummen ist es aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, zunächst eine grundsätzliche und fundierte Aussagen zur Situation des Erlanger Hafens, seiner infrastrukturellen Einbindung in die europäische Wasserstraße Main-Donau-Kanal und seiner Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit zu erhalten. Diese können nur im Rahmen der Erstellung eines extern von der Verwaltung beauftragten Gesamtkonzepts zum Erlanger Hafen getroffen werden. Alle hier aufgeworfenen Fragestellungen sollen in diesem Konzept berücksichtigt werden, so dass weitere Entscheidungen – die mit hohen Kosten verbunden wären - vom Ergebnis dieser Studie abhängig gemacht werden müssen.

Die Erstellung dieses Gutachtens sollte kurzfristig beauftragt werden, um ggf. noch im Rahmen der Laufzeit des aktuellen Pachtvertrages die erforderlichen Weichenstellungen einzuleiten bzw. die notwendige Klarheit zu erhalten, unter welchen rechtlichen und technischen Voraussetzungen der Hafenbetrieb zukünftig weitergeführt werden kann und inwiefern eine Pachtvertragsverlängerung mit dem Pächter sinnvoll erscheint. Auch dieser benötigt so frühzeitig wie möglich Klarheit über die Zukunft des Vertragsverhältnisses.

## 2) 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 Kabinenschiffahrt 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 und sind aus Sicht der Verwaltung dringend und unaufschiebbar.

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 – nachzumelden.

Der Beschluss zu Ziffer 2 dieser Vorlage (Vergabe von Vorplanungen zur Ertüchtigung der Kaimauer / Anlegevorrichtungen) ist deshalb unabhängig zum Beschluss zu Ziffer 1 erforderlich.

### **C) Zusammenfassung und 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 günstig (Bahnhof, Autobahn, Flughafen). Da der Flughafen vom Erlanger Hafen schneller als vom Nürnberger Hafen zu erreichen ist, bietet sich Erlangen auch gut als „Haltestation“ für Reisende an.

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 im letzten Jahr der Bereich der Kabinenschiffahrt erweitert und aufgewertet.

Die Verwaltung ist aus grundsätzlichen wirtschaftspolitischen wie auch planerischen Gründen bestrebt, den vor rd. 50 Jahren errichteten Hafen zu erhalten und weiterzuführen.

Belastbare Aussagen über die Zukunftsfähigkeit des Erlanger Hafens und die Rentierlichkeit von Investitionen für bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen ergeben sich jedoch nur durch die Erstellung eines Gutachtens.

Die für die Erstellung eines Konzeptes und die Vergabe von Vorplanungen erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 40.000,- Euro für das Haushaltsjahr 2017 sind hierfür nachzu-

melden.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 40.000	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 / werden nachgemeldet

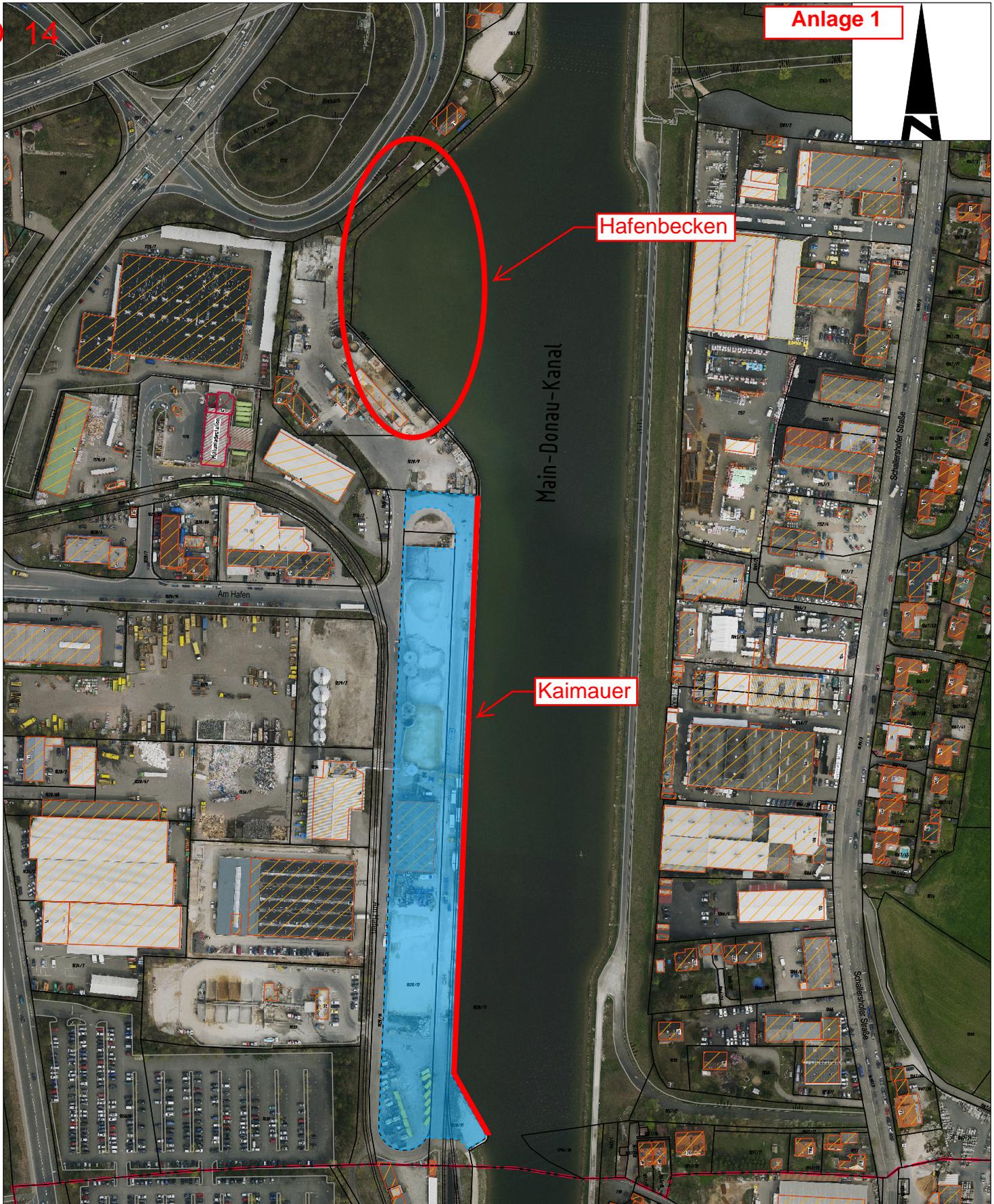
**Anlagen:** 1 – Lageplan  
2 – Foto Anlagevorrichtung

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Stadt Erlangen


# Liegenschaftsamt

## Hafen Erlangen

Lageplan

Maßstab = 1:3000

86/107

System von: ZT006

am: 13.08.2015



## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**610.3/031/2016**

### Innenstadtentwicklung Erlangen: Programmwechsel im Rahmen der Städtebauförderung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Gutachten	
Stadtrat	23.02.2017	Ö	Beschluss	

#### Beteiligte Dienststellen

Amt 20

#### I. Antrag

Auf Empfehlung der Regierung von Mittelfranken und der Obersten Baubehörde soll mit den beiden innerstädtischen Sanierungsgebieten innerhalb der Städtebauförderung einen Programmwechsel vorgenommen werden. Die bestehenden Sanierungsgebiete "Nördliche Altstadt" sowie "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz" die sich bisher im Städtebauförderprogramm "Aktive Zentren" befinden, werden für das laufende Programmjahr 2017 im Städtebauförderprogramm "Soziale Stadt" geführt. Die Verwaltung wird beauftragt, dies entsprechend bei der Regierung von Mittelfranken zu beantragen.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Seit 2011 werden die beiden innerstädtischen Sanierungsgebiete "Nördliche Altstadt" und "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz" im Bund-Länder-Städtebauförderprogramm "Aktive Zentren" geführt. Aufgrund der besseren Finanzmittelausstattung im Programm "Soziale Stadt" hat die Oberste Baubehörde und die Regierung von Mittelfranken empfohlen, in das Programm "Soziale Stadt" zu wechseln.

Die in Erlangen anstehenden umfangreichen und aufwändigen Sanierungsmaßnahmen (z.B. Frankenhof, Erweiterung Stadtmuseum, Sanierung Eggloffstein'sches Palais) könnten mit dem Programm "Soziale Stadt" gefördert werden, dessen Schwerpunkt gerade auf sozialen Aspekten liegt, wie Förderung von Bildung und Betreuung, Integration, Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Leben etc. Aufgrund dieser sozialen und gesellschaftlichen Aufgabe, die die Stadt Erlangen mit den genannten Großprojekten zu erfüllen hat, ist der empfohlene Programmwechsel sinnvoll.

Darüber hinaus sind alle bestehenden Sanierungsziele in der Innenstadt, wie Schaffung von Wohnraum, die Förderung von Wirtschaft und Beschäftigung, Straßen- und Platzgestaltungen oder Wohnumfeldverbesserungen, weiterhin umsetzbar. Alle bisher geplanten Sanierungsmaßnahmen und laufenden Projekte können weiter verfolgt und mit Hilfe von Städtebaufördermitteln umgesetzt werden können. Die vorhandenen Strukturen Lenkungsgruppe Innenstadt, Projektfonds/-beirat und zunächst auch der Meinungsträgerkreis bleiben erhalten.

Ebenso kann die bestehende umfangreiche Förderung von privaten Maßnahmen über das Kommunale Fassadenprogramm, aber auch das Projektmanagement mit dem Projektfonds weiter bezuschusst werden.  
Der Fördersatz von bis zu 60% der förderfähigen Kosten bleibt unverändert.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Mittelabfluss aus den Städtebauförderprogrammen ist in Erlangen in den letzten Jahren zurückgegangen, da in der Stadt weniger und eher kleine Maßnahmen realisiert wurden. Es werden jedoch aktuell einige Großprojekte mit hohem finanziellen Aufwand geplant (Frankenhof, Erweiterung Stadtmuseum, Sanierung vhs, Theater, Straßen- und Platzgestaltungen). Um hierfür die finanzielle Unterstützung aus der Städtebauförderung zu sichern, hat die Regierung von Mittelfranken angeregt, einen Programmwechsel durchzuführen, da das Programm "Soziale Stadt" derzeit eine bessere Finanzmittelausstattung aufweist. Zudem können dadurch weitere, finanziell gut ausgestattete Sonderprogramme (z.B. 'Soziale Integration im Quartier') in Anspruch genommen werden.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die beiden innerstädtischen Sanierungsgebiete sollen ab dem laufenden Programmjahr 2017 in das Städtebauförderprogramm "Soziale Stadt" wechseln.

Die im Integrierten Handlungskonzept festgelegten und beschlossenen Sanierungsziele bleiben weiterhin gültig. Die geplanten Sanierungsmaßnahmen können insbesondere im Hinblick auf soziale Aspekte weiter verfolgt und umgesetzt werden, z.B. Integration, Bildung, Betreuung, Teilhabe; gleiche Chancen für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere Menschen mit Migrationshintergrund, Familien, Kinder und Senioren.

## 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Für den Programmwechsel werden keine zusätzlichen Ressourcen benötigt.

Im städtischen Haushalt sind für die anstehenden Sanierungsmaßnahmen ausreichende HH-Mittel zur Verfügung zu stellen, um den städtischen Eigenanteil zu sichern. Im Rahmen der Städtebauförderung sind Zuschüsse bis zu 60% der förderfähigen Kosten möglich.

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

**Anlagen:** Abgrenzung der beiden förmlich festgelegten Sanierungsgebiete der Innenstadt

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

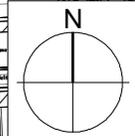
VI. Zum Vorgang

Abgrenzung Sanierungsgebiete

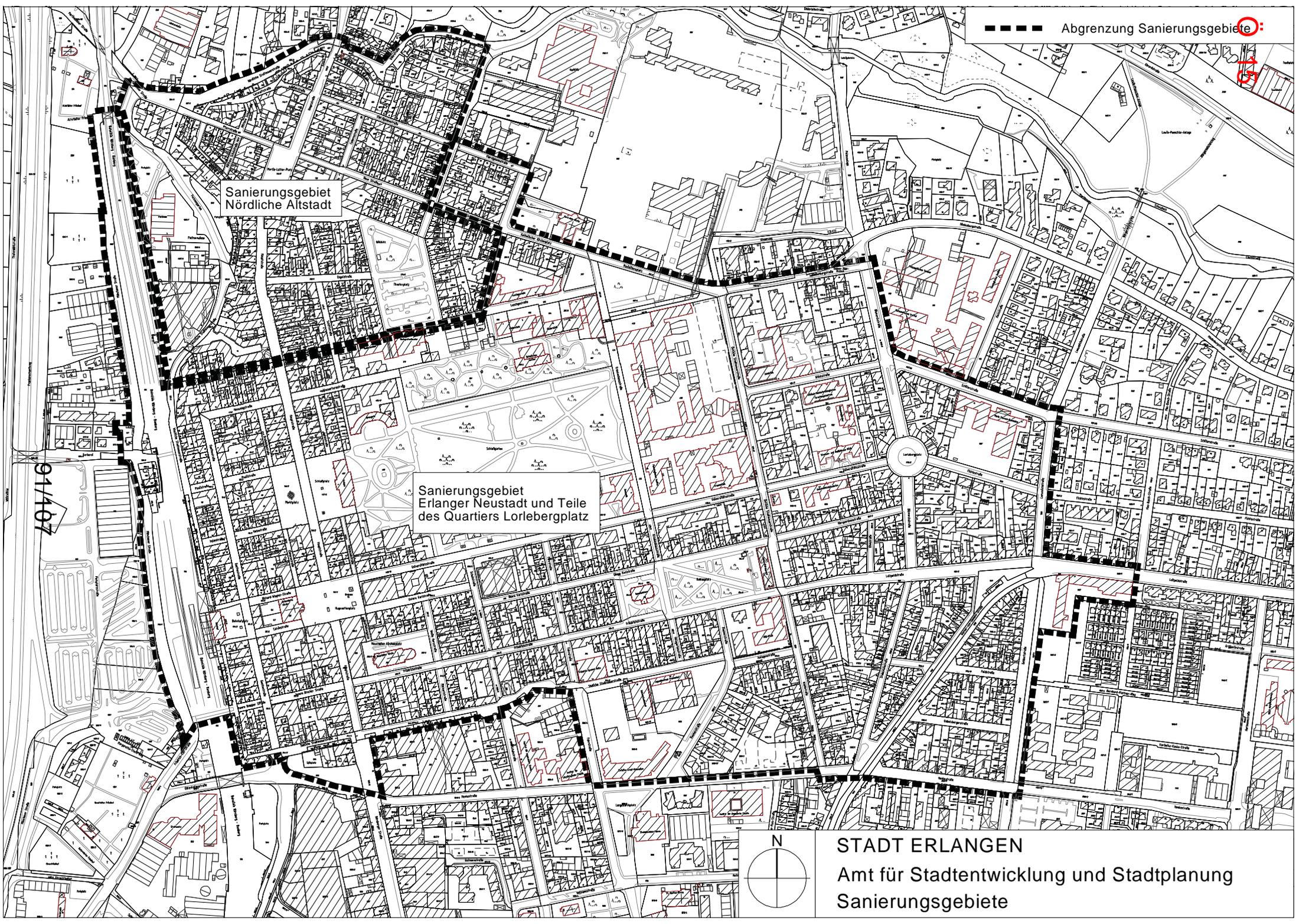
Sanierungsgebiet  
Nördliche Altstadt

Sanierungsgebiet  
Erlanger Neustadt und Teile  
des Quartiers Lorlebergplatz

91/407



STADT ERLANGEN  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Sanierungsgebiete



## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
611/159/2016

### Parkflächen für Wohnungs- und Gewerbebau nutzen SPD-Fraktionsantrag Nr. 082/2016 vom 21.07.2016

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
PET

#### I. Antrag

1. Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 082/2016 der SPD- Fraktion im Stadtrat Erlangen ist damit abschließen bearbeitet.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die SPD Fraktion hat mit dem Fraktionsantrag Nr. 82/2016 die Entwicklung eines städtischen Konzeptes für die Mobilisierung von Parkplätzen für Wohnungs- und Gewerbebau beantragt.

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

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

Nachverdichtung als Bestandteil der Innenentwicklung ist ein sehr wichtiges Anliegen, das in Erlangen schon sehr lange Berücksichtigung findet. Die Mobilisierung von bisher untergenutzten Flächen, zu denen auch Parkplatzflächen gehören können, stellt dabei einen wesentlichen Punkt dar. Durch die Überbauung derartiger Flächen besteht die Chance auf Nachverdichtungspotential, jedoch stehen der Überbauung auch Hindernisse im Weg. Im Folgenden wird beides näher erläutert werden:

##### Planungsrechtliche Zulässigkeit

Die planungsrechtliche Zulässigkeit der Überbauung auf Grundlage des bestehenden Baurechts muss zunächst geprüft werden. Fügt sich die Überbauung nach § 34 Baugesetzbuch in die nähere Umgebung ein oder lässt die Festsetzung eines Bebauungsplanes eine Überbauung zu, steht dieser planungsrechtlich nichts entgegen. Wenn das Planungsrecht entgegensteht, besteht die Möglichkeit, wenn ein Planungserfordernis erkannt wird, durch die Aufstellung eines Deckblattes das Baurecht anzupassen. Dabei ist jedoch der Gebietserhaltungsanspruch zu beachten, der als Teil des Nachbarschutzes im öffentlichen Baurecht dem jeweiligen Grundstückseigentümer ein Abwehranspruch gibt. Jeder Grundstückseigentümer muss sich danach an die Maßgabe der Gebietsfestsetzung halten. Durch die Überbauung von Parkplatzflächen kann dieser Abwehr- bzw. Schutzanspruch im Einzelfall ausgelöst werden. Das bestehende Baurecht kann somit ein Hindernis darstellen.

## Eigentums- verhältnisse und Eignung

Unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten bei der Überbauung von Parkplatzflächen sind abhängig von den jeweiligen bestehenden Eigentums- und Besitzverhältnissen.

Die Stellplatzflächen auf privaten Grundstücken sind zu einem überwiegenden Teil bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze (Der Stellplatznachweis muss für das Einzelvorhaben beim Bauantrag geführt werden.) nach der Stellplatzverordnung der Stadt Erlangen. Unterschieden wird dabei nach Nutzungen. In diesem Zusammenhang wesentliche Nutzungen sind:

- a) Wohnen
- b) Gewerbe
- c) Universität

Eine Betrachtung aller privaten Grundstücke wäre stadtweit nicht verhältnismäßig.

Die Stadt verfügt zudem über eigene Grundstücke, dazu zählen: Mitarbeiterparkplätze, Sportplätze, sowie die Parkplätze von Ortsteilzentren, ehemaligen Rathäusern in den Ortsteilen, Treffpunkten, Stadtteilhäusern, Kindergärten u.a..

Außerdem sind Grundstücke im Besitz städtischer Töchter. Ein Großteil der Grundstücke der ESTW, der Eigenbetriebe und der GGFA scheinen pauschal betrachtet nicht für eine Überbauung geeignet.

Die GEWOBAU prüft eine Überbauung von Parkplatzflächen in Abstimmung mit der Verwaltung und wird dann ggf. selbst tätig. Der GEWOBAU kann in diesem Kontext so eine Vorbildwirkung zu kommen.

## Handlungs- spielräume

Bei Einzelvorhaben ist der Handlungsspielraum der Verwaltung eher gering. Im Rahmen von Beratungsgesprächen kann auf eine Überbauung untergenutzten Flächen hingewirkt werden.

Im Fall einer Überbauung dieser Flächen muss sowohl für den Bestand als auch für den Neubau der Stellplatznachweis neu geführt werden. Je nach Größe des Vorhabens ist dann eine Tiefgarage häufig die einzige Möglichkeit, die Stellplätze auf dem Grundstück nachzuweisen, da selbst bei einer auf Stelzen stehenden Überbauung, der neu entstehende Bedarf an Stellplätzen auf dem Grundstück meist nicht mehr gedeckt werden kann. Daher handelt sich jedes Mal um Einzelfallentscheidungen der Bauherren, ob sie die Kosten für eine Tiefgarage bewältigen können.

- a) Wohnen: Im Rahmen des Wohnungsbaus ist die Bündelung von Parkplatzflächen in Quartiersgaragen und die Ablöse von Stellplätzen möglich.
- b) Gewerbe: Die erforderliche Anzahl an Stellplätzen muss errichtet werden und eine Bündelung ist meist schwer zu realisieren. Die Ablösung von Stellplätzen ist häufig von Seiten der Gewerbetreibenden mit hohem Kundenverkehr (z.B. Einzelhandel) nicht gewünscht, da die Bereitstellung von Stellplätzen zum kundenfreundlichen Betriebskonzept gehört.
- c) Universität  
Die Stadt lässt bereits im Unikontaktgespräch die Zielsetzung mit einfließen. Dies wird auch weiterhin verfolgt werden. Die Bündelung von Stellplätzen ist hier möglich.

Bei städtebaulichen Planungen eröffnet sich ein größerer Handlungsspielraum, da durch die Regelung der Art der Nutzung, dem Maß der Nutzung und der überbaubaren Grundstücksfläche eine Unternutzung entgegen gewirkt werden kann. Die Stellplätze werden in diesem Kontext im Vorgriff auf übergeordneter Ebene betrachtet und die Planung von Tiefgaragen kann erfolgen. So ist unter anderem auch die Planung von kostengünstigen Quartiersgaragen o.ä. möglich. Ein Bebauungsplan stellt jedoch auch nur ein Angebot dar (Ausnahme § 12 BauGB Vorhaben- und Erschließungsplan). Der jeweilige Grundstückseigentümer wird dadurch nicht zum Bau verpflichtet.

<b>Beispiele</b>	Das Beispiel des in Aufstellung befindenen Bebauungsplanes Nr. 345 –Hans-Geiger-Straße– zeigt diesen Handlungsspielraum. Im Rahmen der Planung werden die Bestandsstellplätze neu geordnet und teilweise künftig in Tiefgaragen nachgewiesen, die mit mehrgeschossigen Wohnhäusern überbaut werden.
<b>Resümee</b>	Die Überbauung von bestehenden ebenerdigen Parkplätzen ist häufig eine Einzelfallentscheidung. Diese basiert auf... <ul style="list-style-type: none"> <li>... der planungsrechtlichen Zulässigkeit.</li> <li>... den Eigentumsverhältnissen.</li> <li>... einer Abschätzung der zu erwartenden Kosten z.B. durch den Bau einer Tiefgarage.</li> <li>... der Abwägung der bestehenden Freiraum- und Wohnqualitäten gegenüber dem Potential der Nachverdichtung.</li> </ul>

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung ist stets bedacht, optimale Ideen und Lösungen zu finden, um die Entwicklungen in der Stadt zu gestalten. Sobald Veränderungsprozesse anstehen, wird dabei das Ziel, neuen Wohnraum in Erlangen zu schaffen, immer mitgedacht. Im Rahmen der Baurechtschaffung (unter Beachtung der Abwägung unterschiedlicher Belange) wird diese Zielsetzung der Überbauung von Parkplatzflächen verfolgt.

Die Ausnutzung von Flächen ist bei der Planung von Wohn- und Gewerbegebieten und bei der Genehmigung von Einzelvorhaben immer präsent und findet Berücksichtigung. Sie werden auch künftig bei städtebaulichen Planungen im Rahmen der Innenentwicklung als auch bei neuen Wohn- bzw. Gewerbegebieten geprüft und zum Inhalt von Planungen gemacht. Sie bilden einen Baustein in der Planungspraxis der Stadt Erlangen.

In Anbetracht der laufenden und anstehenden Entwicklungsmaßnahmen auf ehemaligen Parkflächen – wie bspw. die vorgesehene Entwicklung des Großparkplatzes – wäre eine aktive Umnutzung derartiger Flächen vielversprechend und veranschaulicht vorhandene Potentiale. Vor diesem Hintergrund ist eine Betrachtung hinsichtlich einer Optimierung bestehender Parkplatzsituationen (unter Beachtung der Abwägung unterschiedlicher Belange) von Vorteil.

Die Verwaltung wird Flächen sichten und einen Vorschlag erarbeiten, unter welchen Voraussetzungen ein städtebauliches Konzept für die Mobilisierung von Parkflächen für Wohnungs- und Gewerbebau sinnvoll ist und auf welche Flächen dies im Stadtgebiet Erlangen zutrifft.

### 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.

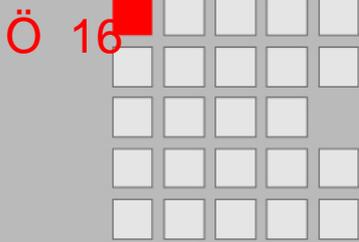


bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
sind nicht vorhanden

**Anlagen:** Anlage 1: SPD-Fraktionsantrag Nr. 082/2016 vom 21.07.2016

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle  
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
VI. Zum Vorgang



### Fraktionsantrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: **21.07.2016**  
Antragsnr.: **082/2016**  
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**  
Zust. Referat: **VI/61**  
mit Referat:

**SPD Fraktion  
im Stadtrat Erlangen**

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dr. Florian Janik  
Rathaus  
91052 Erlangen

Rathausplatz 1  
91052 Erlangen  
Geschäftsstelle im Rathaus,  
1. Stock, Zimmer 105 und 105a  
Telefon 09131 862225  
Telefax 09131 862181  
e-Mail [spd@erlangen.de](mailto:spd@erlangen.de)  
[www.spd-fraktion-erlangen.de](http://www.spd-fraktion-erlangen.de)

### **Parkflächen für Wohnungs- und Gewerbebau nutzen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

für Wohnungs- und auch Gewerbebau müssen in Erlangen dringend neue Flächen mobilisiert werden. Mit der Wohnungsbauoffensive haben Sie dabei gemeinsam mit der SPD-Fraktion und dem Stadtrat bereits zahlreiche notwendige Initiativen ergriffen.

**Datum**  
21.07.2016

Zurecht wird aber bei der Diskussion um zusätzliche Flächen darauf verwiesen, dass vor allem „untergenutzte“ bereits bebaute Flächen umgewandelt werden sollten. Ein wesentlicher Ansatz liegt hier in den in der Stadt oft noch zu findenden ebenerdigen Parkplätzen, die in großem Umfang wertvolle Flächen verschwenden. Dies geht weit über den Großparkplatz hinaus, bei dem diese Entwicklung bereits eingeleitet wurde.

**AnsprechpartnerIn**  
Patrick Rösch

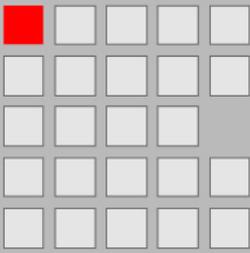
**Durchwahl**  
09131 862225

Deshalb beantragen wir die Entwicklung eines städtischen Konzeptes für die Mobilisierung von Parkplätzen für Wohnungs- und Gewerbebau. Dieses soll unter Beteiligung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss entstehen.

**Seite**  
1 von 2

Im Mittelpunkt stehen dabei folgende Fragen:

- Welche Potentiale gibt es, durch andere Anordnung von vorhandenen Parkflächen (Tiefgaragen, Parkhäuser) oder eine „aufgestellte“ Überbauung Flächen zu erschließen?
- Die Verwaltung wird gebeten, die ebenerdigen Parkflächen von mindestens 250 m<sup>2</sup> Gesamtfläche aufzulisten und mitzuteilen, inwieweit das Baurecht auf diesen eine Überbauung zulässt.
- Bei welchen Flächen, die sich in städtischem Eigentum oder Eigentum der städtischen Töchter befinden, kann dabei eine „Vorbildfunktion“ der Stadt für eine solche Entwicklung wahrgenommen werden?
- Welche Unterstützung kann die Stadt leisten, bei privaten



Parkflächen zu derartigen Lösungen zu kommen, insbesondere auch dann, wenn sich die Parkflächen im Eigentum von Eigentümergemeinschaften befinden?

- Welche Hindernisse gibt es in Bebauungsplänen, die Potentiale von Parkflächen für die Stadtentwicklung zu nutzen? Wie lassen sich diese Hindernisse beseitigen?
- Mit welchen Instrumenten lässt sich künftig die „Unternutzung“ von Flächen für Parkplätze gerade bei der Entwicklung von Einzelhandelsvorhaben, aber auch bei Wohnbebauung verhindern?
- Wie kann ein Dialog mit den Eigentümerinnen bzw. Eigentümern großer ebenerdiger Parkflächen aussehen, insbesondere Universität, Einzelhandel und den EigentümerInnen der innerstädtischen Siemens-Flächen, damit diese ihre Flächen für eine entsprechende Entwicklung nutzen?

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Pfister  
Fraktionsvorsitzende

Philipp Dees  
Sprecher für  
Stadtentwicklung

Dirk Goldenstein  
Sprecher für  
Wirtschaft und  
Mittelstand

f.d.R. Patrick Rösch  
Geschäftsführer der SPD-Fraktion

Rathausplatz 1  
91052 Erlangen  
Geschäftsstelle im Rathaus,  
1. Stock, Zimmer 105 und 105a  
Telefon 09131 862225  
Telefax 09131 862181  
e-Mail [spd@erlangen.de](mailto:spd@erlangen.de)  
[www.spd-fraktion-erlangen.de](http://www.spd-fraktion-erlangen.de)

**Datum**  
21.07.2016

**AnsprechpartnerIn**  
Patrick Rösch

**Durchwahl**  
09131 862225

**Seite**  
2 von 2

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:  
611/131/2016/1

### Räumliche Ausweitung der Bebauungspläne H 461 und H 221 (Hüttendorf) nach Osten zur Entwicklung neuer Wohnbauflächen; Fraktionsantrag 048/2016 der CSU vom 09.05.2016

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Beschluss	

#### Beteiligte Dienststellen

Ortsbeirat Hüttendorf u. a. Sitzung am 10.11.2016, 13 (Fraktionsantrag)

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Entwicklung neuer Wohnbauflächen	UVPB	19.07.16	Ö	Beschluss	vertagt
Entwicklung neuer Wohnbauflächen	UVPA	19.07.16	Ö	Beschluss	vertagt
Entwicklung neuer Wohnbauflächen	UVPB	27.09.16	Ö	Beschluss	verwiesen
Entwicklung neuer Wohnbauflächen	UVPA	27.09.16	Ö	Beschluss	verwiesen

#### I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag CSU 048/2016 vom 09.05.2016 ist damit bearbeitet.

#### II. Begründung

Mit dem o. a. Fraktionsantrag (Anlage 1) wird die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob im Sinne der Wohnbauflächenförderung die Bebauungspläne H 461 und H 221 nach Osten erweitert werden können.

##### 1. Darstellung der Situation und Auswirkungen

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt im Osten Hüttendorfs eine Eingrünung von Bauflächen, Streuobstwiesen und Ackerflächen dar (s. Anlage 2). Wohnbauflächen sind nicht vorgesehen, so dass bei einer baulichen Entwicklung der FNP geändert werden müsste. Der Ortsrand ist aktuell, zumindest in Teilen - wie im FNP vorgesehen - gut eingegrünt.

Im Flächennutzungsplan 2003 ist im Nord-Westen von Hüttendorf eine Reservefläche für Wohnbebauung dargestellt. In der 10. Änderung wurde eine zusätzliche Wohnbaufläche im Norden von Hüttendorf dargestellt und durch Bebauungsplan H 387 im Jahr 2008 entwickelt. Von diesen Baugrundstücken ist mehr als die Hälfte noch nicht bebaut.

Die Bebauungspläne H 461 und H 221 sehen im Osten Hüttendorfs eine Kreisstraße vor, von der die Wohnbebauung durch eine anbaufreie Zone 15 m Abstand zu nehmen hat. Die Kreisstraße ist

aktuell kein Planungsziel der Stadt Erlangen, Baurecht müsste durch die Änderung der beiden Bebauungspläne jedoch erst geschaffen werden und könnte dementsprechend erst mittelfristig ermöglicht werden.

Aktuelle Bauanträge, die eine Bebauung im Bereich der anbaufreien Zone zur Kreisstraße vorsahen, wurden vor kurzem noch negativ beurteilt.

Im Norden Hüttendorfs bestehen seit Jahren zahlreiche Baulücken, die Potenzial für die Schaffung von Wohnraum bieten (s. Anlage 3). Die Innenentwicklung sollte hier vor einer Außenentwicklung erfolgen, auch um die Erschließungs-Infrastruktur in diesem Bereich auszulasten. Der Ortsteil sollte zudem kompakt bleiben und eine klare Abgrenzung zum Landschaftsraum aufweisen.

Des Weiteren ist anzumerken, dass in Hüttendorf keine weitere Infrastruktur wie Nahversorgung und Kindertagesstätten besteht. Die Hüttendorfer Bewohner sind auf Einrichtungen in anderen Bereichen der Stadt angewiesen. Im ÖPNV wird Hüttendorf nur mit einem Basisangebot versorgt (40-Minuten-Takt). Bei einer größeren Ausweitung von Wohnbauflächen müsste eventuell die Taktung des ÖPNV verkürzt werden.

## 2. Abstimmung des Ortsbeirats Hüttendorf

Die Beschlussvorlage 611/131/2016 zur Beantwortung des Fraktionsantrages 048/2016 der CSU wurde im UVPA vom 19.07.2016 vertagt und am 27.09.16 mit Bitte um Meinungsbildung an den Ortsbeirat Hüttendorf verwiesen.

Nach einer ausführlichen Diskussion in der Ortsbeiratssitzung Hüttendorf am 10.11.2016 spricht sich ein Großteil der anwesenden Bürger gegen ein neues Baugebiet aus. Die Mitglieder des Ortsbeirats Hüttendorf schließen sich dieser Abstimmung an und bitten die Verwaltung um entsprechende Einbringungen in den UVPA.

## 3. Empfehlung der Verwaltung

Das bereits bestehende Potenzial im Ortsteil gewährleistet die natürliche Entwicklung von Hüttendorf. Außerdem wäre erst ein planerisches Konzept, einschließlich einer Berücksichtigung der Folgewirkungen für den Ortsteil Hüttendorf erforderlich.

Zudem spricht sich der Ortsbeirat Hüttendorf mehrheitlich gegen eine räumliche Ausweitung der Wohnbaufläche im Osten Hüttendorfs aus.

Aus den genannten Gründen hält die Verwaltung eine Wohnbauflächenentwicklung im Osten von Hüttendorf derzeit nicht für angezeigt.

## 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

- Anlagen:**
1. Fraktionsantrag 048/2016 der CSU vom 09.05.2016
  2. Ausschnitt aus dem FNP
  3. Baulückenkataster

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle  
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift  
VI. Zum Vorgang

Rathaus, Rathausplatz 1, Zimmer 1.04  
91052 Erlangen

Tel. (09131) 86-24 05

Fax (09131) 86-21 78

eMail: csu@erlangen.de

facebook.com/CSU.Fraktion.Erlangen

www.stadtratsfraktion.csu-erlangen.de

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister

Dr. Florian Janik

Rathaus

91052 Erlangen

**Fraktionsantrag gemäß § 28/ § 29 GeschO**

Eingang: **10.05.2016**

Antragsnr.: **048/2016**

Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**

Zust. Referat: **VI/61**

mit Referat:

9. Mai 2016/AB

**Antrag**

**hier: Räumliche Ausweitung des Bebauungsplanes H 461 östlicher Teil und H 221 nach Osten zur Entwicklung neuer Wohnbauflächen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

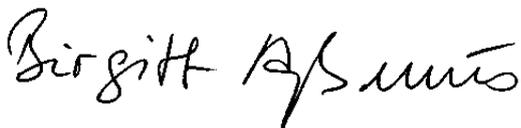
die Bebauungspläne H 461 östlicher Teil und H 221 sind im Osten begrenzt durch eine ehemalige Stromleitung sowie durch eine möglich Ortsumgehungsstraße von Hüttendorf, welche den Verkehr bis zur dato nicht vorhandenen Hüttendorfer Talquerung lenken sollte.

Nach wie vor sind die politischen Voraussetzungen für den Bau der Hüttendorfer Talquerung nicht gegeben. Neuste Verkehrsberechnungen gehen sogar davon aus, dass die Ortschaft Hüttendorf durch den Bau der Westumgehung der Stadt Herzogenaurach vom Verkehr entlastet wird.

Selbst beim Bau der Hüttendorfer Talquerung würde nach der Fertigstellung der Westumgehung Herzogenaurach nicht mehr Verkehr durch den Ort fließen, als es derzeit der Fall ist.

Nachdem sowohl der Grund für den Bau einer Ortsumgehungsstraße wie auch die Stromtrasse weggefallen sind, bitten wir die Verwaltung zu prüfen, ob im Sinne der Wohnungsbauförderung die oben genannten Bebauungspläne räumlich nach Osten erweitert werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Birgitt Aßmus  
Fraktionsvorsitzende



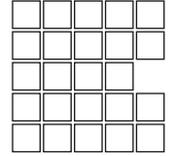
Jörg Volleth  
stv. Fraktionsvorsitzende  
Sprecher für Umwelt, Verkehrs- u. Planungspolitik  
ÖPNV + Busverkehr

Büro: Zimmer 1.04, Rathaus, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Die Stadträtinnen und Stadträte der CSU-Stadtratsfraktion Erlangen:

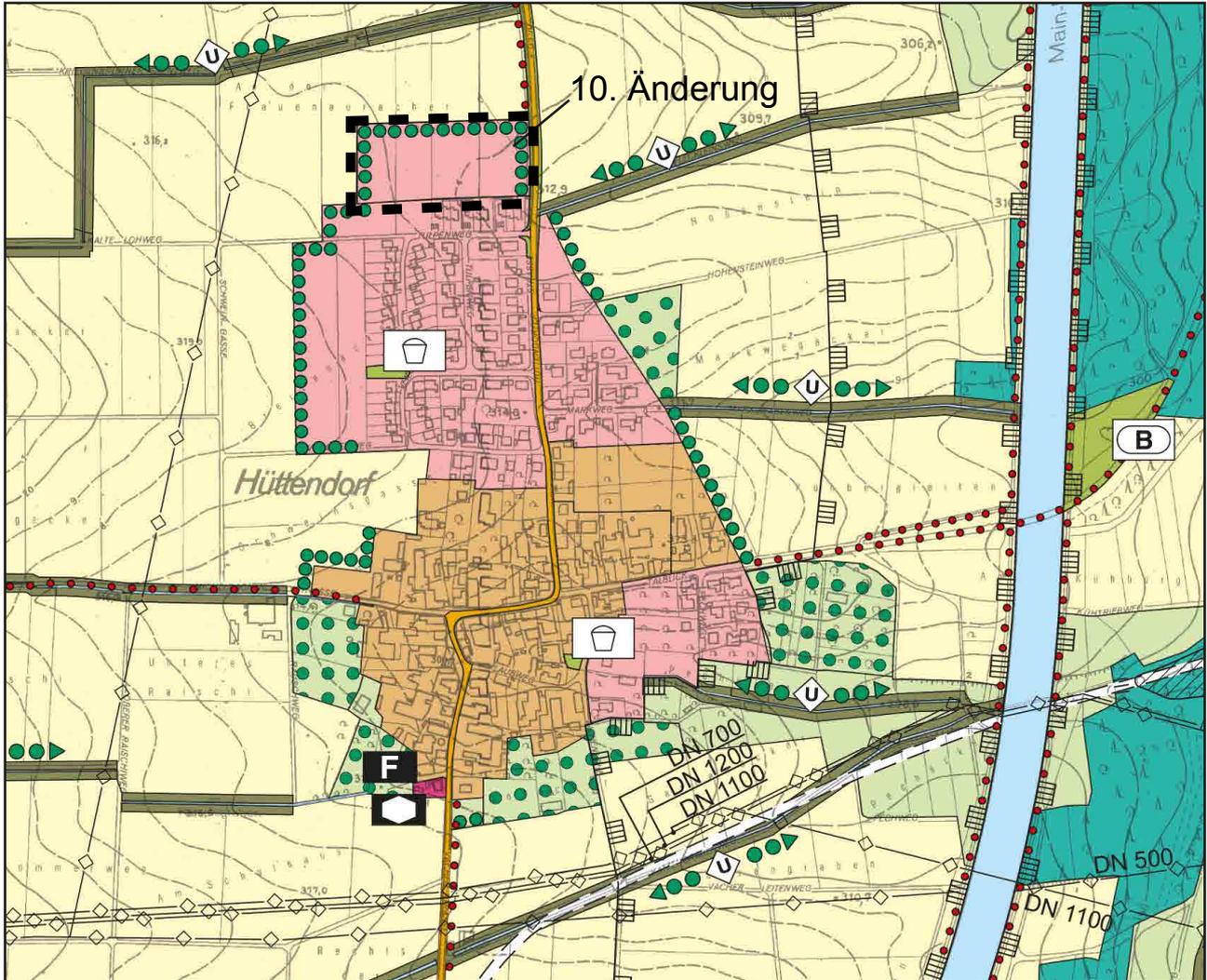
Fraktionsvorsitzende Birgitt Aßmus, Wolfgang Beck, Sonja Brandenstein, Rosemarie Egelseer-Thurek, Uwe Greisinger, Dr. Kurt Höller, Bezirksrat Dr. med. Max Hubmann, Robert Hüttner, Gabriele Kopper, Christian Lehmann, Ralf Merkel, Adam Neidhardt, Dr. med. Stefan Rohmer, Prof. Dr. med. Rüdiger Schulz-Wendtland, Hilmar Wernetsberger, Jörg Volleth, Alexandra Wunderlich

101/107



# 17 Flächennutzungsplan - Ausschnitt

- Hüttendorf -



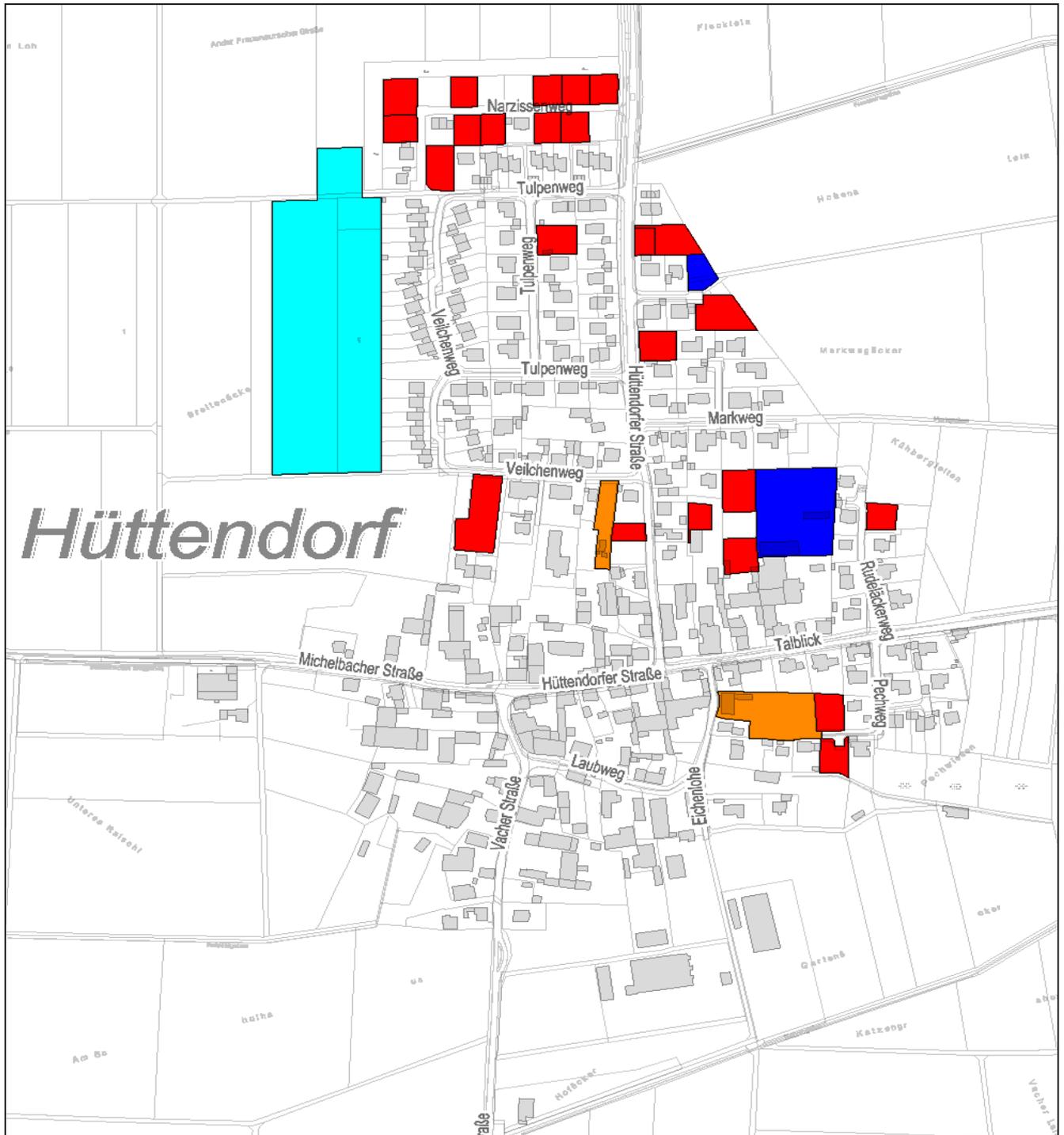
## Zeichenerklärung - Auszug -

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | Wohnbauflächen  |  | Überörtliche und örtliche Hauptradwege/ -strecken   |
|  | Gemischte Bauflächen  |  | Grünflächen   |
|  | Flächen für den Gemeinbedarf  |  | Ackerflächen  |
|  | Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen   |  | Grünland  |
|  | Eingrünung von Bauflächen   |  | Streuobstwiesen   |
|  | Lineare Verbindungs- und Gestaltungselemente  |  | Wald mit standortgerechter Baumartenzusammensetzung                                       |
|  | Maßnahmen zur Gewässerrenaturierung/ naturnahen Gewässergestaltung  |  | Flächen mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz (Erhalt und Entwicklung) |
|  | Hauptverkehrsstraßen mit Bauverbotszone von 20 m bzw. Baubeschränkungszone von 40 m gem. BFStrG und BayStrWGt |  | Umgrenzung von Schutzgebieten i.S.d. Naturschutzrechts / Landschaftsschutzgebiet          |




# Baulückenkataster

- Hüttendorf -



Klassische Baulücken



Reserveflächen mit Baurecht, aber ohne gesicherte Erschließung



Baugrundstücke mit Potenzial bezüglich des Maßes der baulichen Nutzung



Reserveflächen mit Bauerwartung aufgrund Darstellung im Flächennutzungsplan

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung



Stand: April 2016

## Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**611/164/2016**

### 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsgarten - hier: Billigungsbeschluss

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.02.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.02.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
63

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Aufstellungsbeschluss	UVPA	18.10.2016	Ö	Beschluss	einstimmig

#### I. Antrag

Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 253 der Stadt Erlangen - Fuchsgarten - in der Fassung vom 21.02.2017 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist durchzuführen.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

Der UVPA hat am 16.10.2016 beschlossen, für das Gebiet nördlich des Parkplatzes Fuchsgarten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsgarten und westlich des Fußweges zur Hauptstraße, für die Grundstücke 968, 969, 970, 970/3 und 970/4 - Gemarkung Erlangen - , das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 aufzustellen.

Am 31.08.2016 wurde ein Antrag auf Vorbescheid zur Nutzungsänderung von Teilflächen eines Ladenlokals in eine Spielhalle auf dem Grundstück Fuchsgarten 1a eingereicht. Der bisherige Bebauungsplan Nr. 253 enthält keine Festsetzungen hinsichtlich des Umganges mit Vergnügungsstätten.

Die angestrebte Nutzung 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 25.11.2016 für einen Zeitraum von 12 Monaten zurückgestellt.

Die Aufstellung des 1. Deckblattes erfolgt mit dem Ziel der planungsrechtlichen Umsetzung des Vergnügungsstättenkonzepts und der damit verbundenen Abwehrmöglichkeit des Ansiedlungsvorhabens, da dieses einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zuwiderlaufen würde.

Um weiteren, potentiell nachteiligen städtebaulichen Entwicklungen im Gebiet vorzubeugen, werden im Zuge des 1. Deckblatts darüber hinaus Bordelle, bordellartige Betriebe sowie sonstige Betriebe und Einrichtungen, bei denen die Ausübung sexueller Handlungen betriebliches Wesensmerkmal ist, ausgeschlossen.

Mit dem 1. Deckblatt soll einem möglichen "Trading-down-Effekt" entgegen gewirkt werden, ohne den Gebietscharakter des vorhandenen Mischgebietes zu verändern. Die bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen bleiben unverändert, sofern sie dem 1. Deckblatt nicht widersprechen.

**b) Geltungsbereich:**

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Fl.Nr. 968, 969, 970, 970/3 und 970/4 - Gemarkung Erlangen -, nördlich des Parkplatzes Fuchsgarten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsgarten 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.

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

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

Aufstellung des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsgarten - der Stadt Erlangen. Mit diesem 1. Deckblatt soll der Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsenwiese - der Stadt Erlangen ergänzt werden.

Ein Grünordnungsplan ist nicht erforderlich.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**a) Verfahren:**

Aufstellung: Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 18.10.2016 beschlossen, für das Gebiet nördlich des Parkplatzes Fuchsgarten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsgarten und westlich des Fußweges zur Hauptstraße, für die Grundstücke 968, 969, 970, 970/3 und 970/4 - Gemarkung Erlangen -, das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 aufzustellen.

Durch das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Gemäß § 13 BauGB wird daher das vereinfachte Verfahren angewandt. Im vereinfachten Verfahren wird die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange nicht durchgeführt. Von einer Umweltprüfung, dem Umweltbericht sowie der zusammenfassenden Erklärung wird abgesehen.

**b) 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.

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.

**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

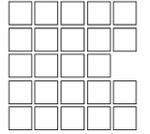
**Anlagen:** Übersichtslageplan mit Geltungsbereich

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



# 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsgarten -



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Liegenschaftskataster

Stadt Erlangen  
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stand: September 2016

# Inhaltsverzeichnis

## Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich-	1
------------------------	---

## Vorlagendokumente

TOP Ö 5.1 Gebäudereinigung im EB 77 durch Eigenreinigung	
Mitteilung zur Kenntnis EB77/019/2017	4
TOP Ö 5.2 Ergebnisse des Baumgutachtens von 2016 zum Bergkirchweihgelände: Korr	
Mitteilung zur Kenntnis EB77/020/2017	5
TOP Ö 7.1 Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 27.12.2016 - 01.02.201	
Mitteilung zur Kenntnis 32/056/2017	7
TOP Ö 7.2 Protokoll Naturschutzbeirat vom 23.01.2017	
Mitteilung zur Kenntnis 31/133/2017	9
Protokoll Naturschutzbeirat vom 23.01.2017 31/133/2017	10
TOP Ö 7.3 Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 15.12.2016	
Mitteilung zur Kenntnis 63/139/2016	12
Anlage 1: Niederschrift vom 16.12.2016 63/139/2016	13
Anlage 2: Lageplan zu TOP 2 63/139/2016	16
Anlage 3: Lageplan zu TOP 3 63/139/2016	17
Anlage 4: Lageplan zu TOP 4 63/139/2016	18
TOP Ö 7.4 Bearbeitungsstand Fraktionsanträge	
Mitteilung zur Kenntnis VI/092/2017	19
Liste Fraktionsanträge UVPa Februar 2017 VI/092/2017	20
TOP Ö 7.5 Lärmschutz an der Bahn im Bereich Martinsbühler Str.; Anfrage aus der	
Mitteilung zur Kenntnis 611/165/2017	23
TOP Ö 7.6 Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße - Gebbertstraße	
Beratungsergebnisse Stand: 18.10.2016 613/105/2016	24
Anlage 1 - Machbarkeitsstudie Linksabbiegen Luitpoldstraße_Präsentatio	27
TOP Ö 8 Nahverkehrsplan Erlangen 2016 - 2021	
Beschlussvorlage 613/113/2017	41
Anlage 1: Nahverkehrsplan 2016 - 2021 (Stand 13.02.2017) - Auszug 613	44
TOP Ö 9 Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch die Stad	
Beschlussvorlage 30/057/2017	62
TOP Ö 10 Lärmsanierung entlang der A 73; gemeinsamer Fraktionsantrag Nr. 181/20	
Beschlussvorlage 31/132/2017	65
Anlage 1_gemeinsamer Fraktionsantrag vom 14.12.2016 31/132/2017	67
Anlage 2_Anschreiben an den Bayerischen Staatsminister Joachim Herrma	68
TOP Ö 11 Vergabe von Kartierungsarbeiten im Bereich Wöhrmühlinsel und östlich d	
Beschlussvorlage 31/134/2017	70
TOP Ö 12 Aufhebung des Beschlusses vom 16.6.2015 betreffend Maßnahmen zur Reduz	
Beschlussvorlage 32-1/049/2016/1	72
Anlage 1 Beschluss_Stand_16_06_2015 32-1/049/2016/1	75
Anlage 2 Lageplan 32-1/049/2016/1	78
Anlage 3 VAO vom 27.7.2015 32-1/049/2016/1	79
Anlage 4 Ausführungen der Regierung 32-1/049/2016/1	80
TOP Ö 14 Hafen Erlangen; Hafenentwicklung und notwendige Unterhaltsmaßnahmen	
Beschlussvorlage 232/022/2015/3	81
1 - Lageplan 232/022/2015/3	86
2 - Foto_Anlegevorrichtung 232/022/2015/3	87
TOP Ö 15 Innenstadtentwicklung Erlangen: Programmwechsel im Rahmen der Städteba	

Beschlussvorlage 610.3/031/2016	88
Anlage: Abgrenzung der beiden förmlich festgelegten Sanierungsgebiete	91
TOP Ö 16 Parkflächen für Wohnungs- und Gewerbebau nutzen - SPD-Fraktionsantrag	
Beschlussvorlage 611/159/2016	92
Anlage 1: SPD-Fraktionsantrag Nr. 082/2016 vom 21.07.2016 611/159/201	96
TOP Ö 17 Räumliche Ausweitung der Bebauungspläne H 461 und H 221 (Hüttendorf) n	
Beschlussvorlage 611/131/2016/1	98
Anlage 1 Fraktionsantrag 048/2016 der CSU vom 09.05.2016 611/131/2016	101
Anlage 2 Ausschnitt aus dem FNP 611/131/2016/1	102
Anlage 3 Baulückenkataster 611/131/2016/1	103
TOP Ö 18 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsendgarten - hier: Billigu	
Beschlussvorlage 611/164/2016	104
Anlage 1: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich 611/164/2016	107
Inhaltsverzeichnis	108