



Einladung

Stadt Erlangen

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

5. Sitzung • Dienstag, 16.05.2017 • Ratssaal, Rathaus

Öffentliche Tagesordnung - 15:15 Uhr

Inhaltsverzeichnis
siehe letzte Seite(n)

1. Ortsbesichtigung

15:15 Uhr Abfahrt
vor dem Rathausplatz

1.1. Grundstück Am Eichenwald

Im Anschluss an die Ortsbesichtigung wird die Sitzung im Ratssaal des Rathauses **nichtöffentlich** fortgesetzt.

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

Inhaltsverzeichnis
siehe letzte Seite(n)

Werkausschuss EB77:

4. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

4.1. Winterdienstbericht 2016/2017

772/020/2017

5. Anfragen Werkausschuss EB77

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

6. Mitteilungen zur Kenntnis

6.1. Lärmaktionsplanung Schiene des Eisenbahn-Bundesamtes

31/142/2017

- | | | |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 6.2. | Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 10.04.2017 - 26.04.2017 | 32/060/2017 |
| 6.3. | Vergabe von Bauplätzen
hier: Info über Einheimischenmodelle in Bayern und Sachstand in Erlangen | 231/035/2017 |
| 6.4. | Neuaufgabe Baulandkataster Wohnen - Stand 31.12.2016 | 611/171/2017 |
| 6.5. | Neuaufgabe Baulandkataster Gewerbe (Stand 31.12.2016) | 611/172/2017 |
| 6.6. | Errichtung eines Einfamilienhauses mit Carport in der Christian-Ernst-Straße 37a - Fl.Nr.2507/121 - Sachstand | 611/176/2017 |
| 6.7. | Bauplanungsrechtsnovelle 2016 - Neuerungen im Baugesetzbuch und in der Baunutzungsverordnung | 611/177/2017 |
| 6.8. | Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich | 613/118/2017 |
| 6.9. | Aktuelle Verkehrs- und Pendlerentwicklung in Erlangen | 613/121/2017 |
| 6.10. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge | VI/103/2017 |
| 6.11. | Bewohnerparken Friedrich-Bauer-Straße
- Anfrage aus der 3. Sitzung des UVPA | VI/104/2017 |

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 7. | Finanzierung StUB - VGN fordert mehr Geld für Bus und Bahn
- Antrag der CSU-Stadtratsfraktion 037/2017
mit Vortrag | VI/105/2017 |
| 8. | Verkehrsentwicklungsplan:
Ergebnisse Arbeitspaket Mobilitätsmanagement
Vorstellung der Ergebnisse durch den Gutachter Dr. Schreiner
mit Vortrag | 613/119/2017 |

- | | | |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 9. | Maßgaben für eine mögliche Bebauung Am Eichenwald | 611/168/2017 |
| 10. | Fraktionsantrag Nr. 027/2017 der SPD, der FDP und der Grünen Liste vom 22.02.2017: Sozialer Wohnungsbau auf dem ehemaligen Gelände der Fa. Wassermann
Die Unterlagen werden nachgereicht. | 611/174/2017 |
| 11. | Antrag an die Stadtratsgremien vom Stadtteilbeirat Anger/Bruck; hier: fehlender Lärmschutz am Brucker Bahnhof | 611/175/2017 |
| 12. | Anfragen | |

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 9. Mai 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 abgerufen werden.

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
I/EB77

Verantwortliche/r:
I/EB77

Vorlagennummer:
772/020/2017

Winterdienstbericht 2016/2017

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, EBE, Amt 34

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

1. Organisation / Sicherungsprioritäten

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

Die Mitarbeiter/innen des Winterdienstes tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung. Der Winterdienst wird nach den Richtlinien des differenzierten Winterdienstes durchgeführt und unter den Gesichtspunkten Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Bürgerfreundlichkeit fortlaufend optimiert.

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Einsatz von Personal, Fahrzeugen und Geräten

Für den Winterdienst 2016/2017 wurde für 130 Mitarbeiter/innen aus den Bereichen EB 77, EBE, Amt 66 und Amt 34 vom 18.11.2016 bis 31.03.2017 Winterdienststrufbereitschaft angeordnet. Für die darunter befindlichen Fahrer von Großräumfahrzeugen wurde als Ende der Bereitschaft der 20.03.2017 festgelegt.

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

Auch für den Winterdienst 2016/2017 standen 12 große Räum- und Streufahrzeuge sowie 40 Transporter und Kleintraktoren zur Verfügung. 10 große Räum- und Streufahrzeuge sind für den Einsatz auf allen 8 Hauptstrecken mit Soletanks zur sparsamen und wirkungsvollen Ausbringung von Feuchtsalz ausgestattet.

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

3. Witterungsverlauf

Der Winter 2016/2017 wird von den Verantwortlichen des Winterdienstes trotz wenig Schnee als durchschnittlich eingestuft. Bereits am 07.11.2016, vor dem offiziellen Start des Winterdienstes, begann die Sicherung mit einem ersten punktuellen Einsatz auf Fahrbahnen und Holzbrücken. Bis zum 15.11.2016 waren die Einsatzkräfte immer wieder im Einsatz um punktuelle Glätte zu bekämpfen. Nach einer fast frostfreien Periode meldete sich der Winter mit Reifglätte am 28.11.2016 zurück. Der Dezember 2016 war mit Temperaturen von minus 7°C nachts, bis plus 10°C tagsüber sehr wechselhaft.

Am 22.12.2016 wurde eine Wetterwarnung wegen Eisregen für das Stadtgebiet Erlangen herausgegeben, die aber letztlich nicht eingetroffen ist.

Der erste Schnee kam am 02.01.2017 mit bis zu 4 cm. Im Januar fielen mehrfach 3 bis 4 cm Schnee mit mehrtägigen Frösten bis minus 13 °C. Daher erfolgte in Einzelfällen die Fahrbahnsicherung in den Außenbereichen vorbeugend mit geringster Feuchtsalzausbringung. Den letzten Schnee erhielt Erlangen am 16.01.2017 mit ca. 1 cm. Wiederkehrende überfrierende Nässe, punktuelle Glätte und Glättebildung in den frühen Morgenstunden bei Temperaturen von wenigen Plus- und Minusgraden mit dem Ergebnis unterschiedlicher Wirkung auf Straßen-, Wege- und Brückenbelägen erforderten zahlreiche differenzierte Einsätze und prägten den Verlauf der Wintersicherung.

Somit lag der Anspruch der Verkehrssicherung des Winterdienstes 2016/2017 erneut im hohen Kontrollaufwand, in der ungleichmäßigen Verteilung winterlicher Belagszustände, dem rechtzeitigen Feststellen bzw. Auffinden dieser Gefahrenstellen und in der Schwierigkeit der richtigen Einsatzentscheidungen.

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

4. Winterdienstseinsätze und Streumittelverbrauch

Bei erforderlicher Belagsabstumpfung wird in Erlangen auf Fahrbahnen (Priorität 1 und 2) Feuchtsalz und auf Geh- und Radwegen, Plätzen, Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen usw. Granulat gestreut. In der 3. Priorität (Nebenstraßen) wird soweit erforderlich der „weiße Winterdienst“ praktiziert. Auch im Winter 2016/17 trat dieser Fall nicht ein.

Zur ausreichenden Bevorratung von Streumitteln wurden weitere 300 Tonnen Streusalz und 120 Tonnen Siedesalz zur Solebereitung beschafft und eingelagert.

Für die Wintersicherung 2016/17 waren insgesamt an 43 Tagen Einsätze (z.T. mehrfach täglich) sowie folgende Streugutmengen erforderlich:

auf Fahrbahnen	498 to Streusalz bei 17 Voll- und 27 Teileinsätzen (Vorjahr: 506 to Streusalz bei 17 Voll- und 16 Teileinsätzen)
und auf Geh-/ Radwegen, Plätzen, Bushaltestellen, Streugutkästen ...	368 m ³ Granulat bei 8 Voll- und 28 Teileinsätzen (Vorjahr: 354 m ³ Granulat bei 10 Voll- und 17 Teileinsätzen).

5. Kosten des Winterdienstes / Einsatzstunden

Nach der vorläufigen Kostenermittlung der Verwaltung belaufen sich die Gesamtkosten für den Winterdienst 2016/2017 auf ca. 1,599 Mio. €.

Davon fielen ca. 940 T€ für Personalkosten und ca. 659 T€ für Sach- und Gemeinkosten an.

Fixkosten des Winterdienstes für dessen Organisation, Personal- und Fahrzeugausstattung, Streugutbeschaffung und Rufbereitschaftsvergütungen fallen unabhängig von der Stärke eines Winters immer an und betragen ca. 1.058 T€.

Von allen am Winterdienst beteiligten Mitarbeitern/innen der Abteilungen 771, 772 und 773 inklusive der personellen Unterstützung der Ämter 66, EBE und Amt 34 wurden insgesamt 7.600 Einsatzstunden geleistet. Damit lag der Zeitaufwand etwas unter dem Vorjahreswinter (8.200 Stunden).

6. Workshop „Winterdienst auf Fahrradroutes“

Im Juni 2016 fand ein Workshop zum Thema Winterdienst und Fahrradroutes mit Vertretern der Stadtratsfraktionen, des ADFC, der konzeptionellen Radwegeplanung und des Radverkehrs der Stadt Erlangen, der zweiten Bürgermeisterin und ersten Werkleiterin des EB 77 sowie der Verantwortlichen für den Winterdienst des EB 77 statt.

Es wurde über die gesetzlichen Grundlagen des Winterdienstes informiert, Grundsatzfragen zum Winterdienst aus dem Gremium wurden behandelt und alle im Winter gesicherten Fahrradachsen auf Veränderungswünsche geprüft.

Im Ergebnis dessen wurde z.B. alternativ zu dem entlang der Drausnickstraße stadteinwärts teilweise auf die Fahrbahn verlegten Fahrradweg, der parallel verlaufende stadteinwärts führende Fahrradweg der Löhestraße probeweise winterdienstlich gesichert.

Weiterhin wurde ein interaktiv nutzbarer Plan zu den wintergesicherten Fahrradroutes auf die städtische Homepage gestellt.

7. Öffentlichkeitsarbeit

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

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

Zur Beachtung des Streusalzverbotes wurden zusätzlich 169 in Raum Erlangen tätige Hausverwaltungen und private Winterdienste angeschrieben und mit Informationsmaterial zu den Räum- und Streupflichten und dem Streusalzverbot auf öffentlichen Gehwegen versorgt.

Darüber hinaus präsentierten Vertreter des städtischen Winterdienstes im September 2016 zum Projekttag „Deine Stadt und Du“ den Winterdienst mit einem Infostand. Hier wurden insbesondere das umweltfreundliche abstumpfende Streugranulat und der Plan der kostenfreien Streugutbereitstellung für die Bürgerinnen und Bürger vorgestellt. Interesse wurde auch für die Wintersiche-

rungspläne für Fahrradrouten und Fahrbahnen gezeigt. Gleichzeitig konnte weitere Öffentlichkeitsarbeit für die Sicherungspflichten der Anlieger auf öffentlichen Gehwegen erfolgen.

8. Verkehrssicherheit / AG Radverkehr und ADFC / öffentlicher Nahverkehr

EB 77 führte die jährliche Besprechung zum Winterdienst mit den Verkehrsbetrieben, der Polizeiinspektion Erlangen, den Rettungsdiensten und dem ADFC durch und beteiligte hierbei den städtischen Vertreter der AG Radverkehr.

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

9. Anpassung der Dienstvereinbarung Winterdienst angestrebt

Der EB 77 und die Organisationsabteilung der Stadt Erlangen prüfen derzeit die Möglichkeiten, ausschließlich bei Vorliegen dringender betrieblicher/dienstlicher Gründe, vom Arbeitszeitgesetz abzuweichen, und streben hierzu eine Vereinbarung mit dem Personalrat zur Festlegung in der Dienstvereinbarung Winterdienst an.

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
I/31

Verantwortliche/r:
Amt für Umweltschutz und Energiefragen

Vorlagennummer:
31/142/2017

Lärmaktionsplanung Schiene des Eisenbahn-Bundesamtes

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Das Eisenbahn-Bundesamt hat mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes für alle Haupteisenbahnstrecken des Bundes begonnen.

Ab sofort ist unter der Adresse www.laermaktionsplanung-schiene.de die Informationsplattform des Eisenbahn-Bundesamtes zur Lärmaktionsplanung im Internet erreichbar.

Um möglichst viele Menschen zu erreichen und auf diese Weise ein möglichst repräsentatives Bild zu erhalten, wurde die Stadt Erlangen gebeten, die Informationen zum Beteiligungsverfahren zu veröffentlichen.

Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung wird am 30. Juni 2017 die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung beginnen. Bis zum 25. August 2017 hat die Öffentlichkeit dann die Gelegenheit, sich an der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes zu beteiligen.

Der Bitte des Eisenbahn-Bundesamtes kommen wir dahingehend nach, dass wir dies Mitte Juni 2017 in den Amtlichen Seiten, dem Rathaus Report und auf der Ersten Seite des Internetauftritts der Stadt Erlangen bekanntgeben. Bereits ab sofort können nähere Ausführungen bereits zum Thema Umwelt/Immissionsschutz/Lärmschutz auf der Seite der Stadt Erlangen abgerufen werden.

Ablauf der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet in zwei zeitlich getrennten Phasen statt. Das Eisenbahn-Bundesamt bietet hierzu eine Informations- und Beteiligungsplattform im Internet an, die über die folgende Adresse erreichbar ist: www.laermaktionsplanung-schiene.de

Alternativ hierzu können Beteiligungen auch per Post an die Redaktion Lärmaktionsplanung, Postfach 601230 in 14412 Potsdam geschickt werden. Der vom Eisenbahn-Bundesamt hierfür vorbereitete Fragebogen kann vom 30. Juni 2017 an über die angegebene Internetadresse heruntergeladen oder postalisch über obenstehende Adresse angefordert werden. Die Informationsplattform zur Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes steht Ihnen ab sofort zur Verfügung. Die Anwendung zur aktiven Beteiligung wird jeweils rechtzeitig zum Start der Öffentlichkeitsbeteiligungsphasen zusätzlich zum Informationsangebot freigeschaltet.

Hintergründe und Inhalt der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Unter Beteiligung der Öffentlichkeit erstellt das Eisenbahn-Bundesamt alle fünf Jahre einen Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen. Eine Haupteisenbahnstrecke ist ein Schienenweg mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr. Die gesetzlichen Regelungen finden sich in § 47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

Anlagen: -/-

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
III/32

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
32/060/2017

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 10.04.2017 - 26.04.2017

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

II. Sachbericht

In der Zeit vom 10.04.2017 bis zum 26.04.2017 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen;

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	10.04.2017	Luise-Kieselbach-Straße Auflassung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Südseite der Luise-Kieselbach-Straße vor dem Anwesen Nr. 50.
2.	11.04.2017	Möhrendorfer Straße Neuordnung des Radverkehrs in der Möhrendorfer Straße.
3.	11.04.2017	Schwabachanlage Markierung einer Sperrfläche im östlichen Bereich der Schwabachanlage in Höhe der Zufahrt zum Anwesen Nr. 10.
4.	18.04.2017	Güterbahnhofstraße Markierung und Beschilderung nach Straßenausbau in der Güterbahnhofstraße zw. Kreuzung Nägelsbachstraße und Gossengelände.
5.	26.04.2017	Spardorfer Straße Ausweisen eines Streckenverbots 30 km/h im Bereich des Seniorenpflegezentrums Marienhospital.
6.	26.04.2017	Gebbertstraße Ausweisen eines Streckenverbots 30km/h im Bereich des Seniorenzentrums Sophienstraße.

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/23

Verantwortliche/r:
Liegenschaftsamt

Vorlagennummer:
231/035/2017

Vergabe von Bauplätzen

hier: Info über Einheimischenmodelle in Bayern und Sachstand in Erlangen

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

61

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Die EU-Kommission hat aufgrund der Praxis einiger deutscher Städte und Gemeinden, Ortsansässige beim Grunderwerb zu bevorzugen (sog. „Einheimischenmodelle“), gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren geführt. Der Europäische Gerichtshof hat am 8. Mai 2013 die Vereinbarkeit von Einheimischenmodellen mit europäischen Grundfreiheiten unter bestimmten Voraussetzungen bestätigt.

Auf Grundlage dieser Entscheidung hat man sich nun auf Rahmenvorgaben – **Leitlinien für Gemeinden bei der vergünstigten Überlassung von Baugrundstücken im Rahmen des so genannten Einheimischenmodells** - einigen können bei deren Anwendung die EU-Kommission keine Einwände mehr gegen die in Deutschland praktizierten Einheimischen- oder Sozialmodelle erhebt.

Diese Leitlinien stellen ein Rahmenmodell dar. Die konkrete Ausgestaltung obliegt der jeweiligen Kommune unter Berücksichtigung des örtlichen Bedarfs. In diesen Leitlinien werden unter anderem Vergabekriterien wie Vermögens- und Einkommensobergrenzen, Bedürftigkeit nach sozialen Kriterien wie z.B. Zahl der Kinder und Behinderung, Zeitdauer des Erstwohnsitzes und Erwerbstätigkeit genannt. Die Grundlage für die Auswahl nach diesen Richtlinien ist eine punktebasierte Bewertung.

Die Bauplatzvergabe für städtische Grundstücke erfolgte in Erlangen bereits bisher nach einem Kriterienkatalog, auch wenn es sich hierbei nicht um Verkäufe im sog. Einheimischenmodell handelte, da insbesondere die Zeitdauer des Erstwohnsitzes in Erlangen nicht relevant war bzw. ist. Insoweit ist Erlangen, aufgrund der bisherigen Praxis, nicht von den nun ergangenen Leitlinien des Bayerischen Gemeindetags und Bayerischen Städtetages direkt betroffen.

Trotzdem kann anhand der Leitlinie festgestellt werden, dass Erlangen bereits bei der Bauplatzverteilung viele Kriterien zugrunde gelegt hat, die nun auch in den Leitlinien genannt werden, z.B. Vermögens- und Einkommenssituation, Anzahl der Kinder etc. Insoweit wird eine möglichst sozialgerechte Bauplatzvergabe im Entwicklungsgebiet im Erlanger Stadtwesten bereits praktiziert.

Anlage: Rundschreiben Bayerischer Gemeindetag/Städtetag vom 10.03.2017

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Gemeinsames Rundschreiben an alle
Mitgliedstädte und -gemeinden,
Märkte und Verwaltungsgemeinschaften
des Bayerischen Gemeindetags und
des Bayerischen Städtetags

München, 10.03.2017

Einheimischenmodelle in Bayern

Sehr geehrte Damen und Herren,

die EU-Kommission hat aufgrund der Praxis einiger deutscher Städte und Gemeinden, Ortsansässige beim Grunderwerb zu bevorzugen („Einheimischenmodelle“), seit dem Jahr 2007 gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren (DE 2006/4271) geführt. Im Jahr 2009 wurden weitere Städte und Gemeinden miteinbezogen. Zwischenzeitlich hat der Europäische Gerichtshof im flämischen Immobiliendekret am 8. Mai 2013 die Vereinbarkeit von Einheimischenmodellen mit europäischen Grundfreiheiten unter bestimmten Voraussetzungen bestätigt.

Auf Grundlage dieser Entscheidung haben sich die EU-Kommission und die Bundesregierung unter starker Mitwirkung der Bayerischen Staatsregierung und der bayerischen kommunalen Spitzenverbände im Februar 2017 nach langjährigen Verhandlungen auf Rahmenvorgaben einigen können, bei deren Anwendung die EU-Kommission keine Einwände mehr gegen die in Deutschland praktizierten Einheimischen- oder Sozialmodelle erhebt:

Die Leitlinien dienen der europarechtskonformen Ausgestaltung städtebaulicher und sonstiger Verträge (vgl. § 11 Absatz 1 Nummer 2 des Baugesetzbuchs - BauGB), soweit die Gemeinde Einheimischenmodelle nutzt. Unter Berücksichtigung des Grundrechts auf Freizügigkeit dienen Einheimischenmodelle dazu, einkommensschwächeren und weniger begüterten Personen der örtlichen Bevölkerung den Erwerb angemessenen Wohnraums zu ermöglichen.

„Leitlinien für Gemeinden bei der vergünstigten Überlassung von Baugrundstücken im Rahmen des so genannten Einheimischenmodells

Die Leitlinien dienen der europarechtskonformen Ausgestaltung städtebaulicher und sonstiger Verträge (vgl. § 11 Absatz 1 Nummer 2 des Baugesetzbuchs - BauGB), soweit die Gemeinde Einheimischenmodelle nutzt. Unter Berücksichtigung des Grundrechts auf Freizügigkeit dienen Einheimischenmodelle dazu, einkommensschwächeren und weniger begüterten Personen der örtlichen Bevölkerung den Erwerb angemessenen Wohnraums zu ermöglichen.

1. Einhaltung von Vermögens- und Einkommensobergrenzen

Für die vergünstigte Überlassung von Baugrundstücken im Rahmen eines Einheimischenmodells kommen nur Bewerber in Betracht, deren Vermögen und Einkommen (kumulativ) die jeweils von der Gemeinde vorab öffentlich bekannt gemachten Obergrenzen nicht überschreiten. Hierbei gelten folgende Maßgaben:

1.1 Vermögensobergrenze

- Der Bewerber darf maximal über ein Vermögen in Höhe des Grundstückswertes verfügen.
- Der Bewerber darf nicht Eigentümer eines bebaubaren Grundstücks in der betreffenden Gemeinde sein. Immobilieneigentum außerhalb der betreffenden Gemeinde wird als Vermögen angerechnet.

1.2 Einkommensobergrenze

- Der Bewerber darf maximal ein Einkommen (Gesamtbetrag der Einkünfte) in Höhe des durchschnittlichen Jahreseinkommens eines Steuerpflichtigen innerhalb der Gemeinde¹ erzielen. Erfolgt der Erwerb durch ein Paar, erfolgt die Berechnung auf Basis der addierten Einkommen und in Relation zum doppelten Durchschnittseinkommen.
- Wenn in der Gemeinde das durchschnittliche Jahreseinkommen von 51.000 EUR überschritten wird, gilt für einen Bewerbers eine Einkommensobergrenze von 51.000 EUR².
- Bei einem Paar als Bewerber dürfen die addierten Einkommen die doppelte Obergrenze nicht übersteigen.
- Zur Obergrenze ist ein Freibetrag in Höhe von 7.000 EUR³ je unterhaltspflichtigem Kind hinzuzurechnen.

¹ Grundlage sind die jeweils aktuellen Daten des Statistischen Bundesamtes bzw. des Bayerischen Landesamtes für Statistik.

² Der Betrag wird jährlich entsprechend der Entwicklung des bundesweiten Durchschnittseinkommens angepasst.

³ Der Betrag orientiert sich an der steuerrechtlichen Größe des Kinderfreibetrages in Deutschland. Dieser gilt bundesweit und wird regelmäßig angepasst.

2. Auswahlkriterien und ihre punktebasierte Gewichtung [Anm.: Nur bei Bewerber anzuwenden, die die Zugangsvoraussetzungen erfüllen]

Für die Auswahl aus mehreren im Sinne der Nummer 1 berechtigten Bewerbern sind die in Nummer 2.1 bis 2.3 genannten Auswahlkriterien nach Maßgabe der Nummer 2.4 anzuwenden und zu gewichten.

2.1 Bedürftigkeit nach Vermögen und Einkommen

Je mehr die Vermögens- und Einkommensobergrenzen nach Nummer 1 unterschritten werden, desto mehr Punkte gibt es.

2.2 Bedürftigkeit nach weiteren sozialen Kriterien

Die Punktevergabe erfolgt aufgrund individueller Merkmale und Belastungen, wie zum Beispiel Zahl der Kinder, pflegebedürftige Angehörige, Behinderung.

2.3 Zeitdauer und gegebenenfalls Ehrenamt

Die Punktevergabe erfolgt in Abhängigkeit von der verstrichenen Zeitdauer

- seit Begründung des Erstwohnsitzes und/oder
- seit Ausübung einer Erwerbstätigkeit

in der Gemeinde. Im Rahmen der Zeitdauer kann die Ausübung eines Ehrenamts berücksichtigt werden.

2.4 Maßgaben

- Die Auswahl erfolgt in einem offenen und transparenten Verfahren.
- Grundlage ist eine punktebasierte Bewertung der bei den Bewerbern vorliegenden Merkmale zu den Auswahlkriterien nach Nummer 2.1 bis 2.3.
- Die Auswahlkriterien nach Nummer 2.1 bis 2.3 und der jeweilige Bewertungsmaßstab sind von der Gemeinde vorab zu konkretisieren und bekannt zu machen.
- Für das Auswahlkriterium nach Nummer 2.3 gelten ergänzend folgende Maßgaben:
 - Das Auswahlkriterium nach Nummer 2.3 darf zu höchstens 50 % in die Gesamtbewertung einfließen. (Beispiel: Wenn insgesamt 100 Punkte zu vergeben sind, darf es für das Kriterium der Zeitdauer und gegebenenfalls Ehrenamt höchstens 50 Punkte geben.). Umgekehrt steht es den Gemeinden frei, die Kriterien nach 2.1 und 2.2 höher zu gewichten als den Aspekt der Zeitdauer, z. B. im Verhältnis 60 : 40.
 - Die höchste zu erreichende Punktzahl ist bei einer Zeitdauer von maximal 5 Jahren erreicht.

- Die Gemeinde kann die Ausübung eines Ehrenamts im Rahmen der Zeitdauer berücksichtigen (Nummer 2.3). Die Punkte für die verstrichene Zeitdauer seit Begründung des Erstwohnsitzes und/oder seit der Ausübung einer Erwerbstätigkeit sind entsprechend zu mindern.

3. Sicherung des Förderzwecks

Wenn der Begünstigte nach dem geförderten Erwerb des Grundstücks seinen Erstwohnsitz für weniger als zehn Jahre auf diesem Grundstück hat, soll der Begünstigte einen angemessenen Teil der Vergünstigung zurückerstatten. Dieser prozentuale Anteil errechnet sich in der Regel aus dem Zeitraum, der bis zu einer Nutzung von zehn Jahren fehlt (bei einem Verkauf nach acht Jahren zum Beispiel 20 %).“

Das vorstehend skizzierte Modell stellt ein Rahmenmodell dar. Die konkrete Ausgestaltung obliegt der Stadt oder Gemeinde und berücksichtigt den Bedarf vor Ort. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hält es für erforderlich, dass künftig neu aufgestellte Einheimischenmodelle diese Vorgaben einhalten und bestehende Richtlinien entsprechend angepasst werden. Sofern ein Einheimischenmodell bereits öffentlich bekannt gegeben wurde und die Vergabe unmittelbar bevorsteht, empfehlen wir, die Vergaberichtlinien unmittelbar nach der bevorstehenden Vergabe für die Zukunft zu ändern.

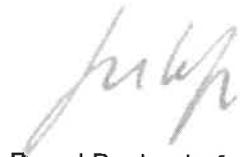
Für Fragen stehen Ihnen
Herr Matthias Simon, Bayerischer Gemeindetag (matthias.simon@bay-gemeindetag.de) und
Herr Florian Gleich, Bayerischer Städtetag (florian.gleich@bay-staedtetag.de),

gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Franz Dirnberger
Geschäftsführendes
Präsidialmitglied
BAYERISCHER GEMEINDETAG



Bernd Buckenhofer
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied
BAYERISCHER STÄDTETAG

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/171/2017

Neuaufgabe Baulandkataster Wohnen - Stand 31.12.2016

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Neuaufgabe Baulandkataster Wohnen (31.12.2016)

Das Baulandkataster Wohnen wurde zum 31. Dezember 2016 fortgeschrieben. Berücksichtigt wurden die Baubeginnsanzeigen, die aufgestellten Bebauungspläne und die durchgeführten Erschließungen im Jahr 2016.

Ein Exemplar hängt während der Sitzung im Ratssaal aus. Das Kataster kann im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und auf den Internetseiten der Stadt Erlangen unter www.erlangen.de/baulandkataster eingesehen werden.

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

Das Kataster zeigt ca. 440 Baulücken und Baugrundstücke mit Potential bzgl. Art und Maß der baulichen Nutzung. Auf den relevanten Grundstücken können mindestens 1.120 neue Wohneinheiten errichtet werden (660 Einfamilienhäuser und 460 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern).

Gegenüber dem Vorjahr sind 67 ehemalige Baulücken aufgrund zwischenzeitlich erfolgtem Baubeginn nicht mehr aufgeführt. Beispiele sind Baugrundstücke im Baugebiet 411 in der Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II und im Ortsteil Dechsendorf.

Eigentümer haben die Möglichkeit, einer Veröffentlichung ihrer Grundstücke im Baulandkataster Wohnen zu widersprechen. Insgesamt liegen Widersprüche zu 37 Grundstücken vor, auf denen mindestens 76 neue Wohneinheiten errichtet werden können. Die Grundstücke verteilen sich auf das ganze Stadtgebiet.

Das Kataster enthält keine personenbezogenen Daten.

Eigentümer können weiterhin einer Veröffentlichung ihrer Grundstücke im Baulandkataster widersprechen. Eingehende Widersprüche werden bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt.

Ausblick

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

Bei der Schließung aller Baulücken könnten über 2.850 weitere Einwohner ein Zuhause in Erlangen finden (veröffentlichte Baulücken und Widersprüche).

Für die nächste Fortschreibung zeichnen sich bereits Veränderungen ab. So wird im Jahr 2017 mit dem Bau weiterer Einfamilienhäuser und Mehrfamilienhäuser im Baugebiet 411 in der Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II begonnen.

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

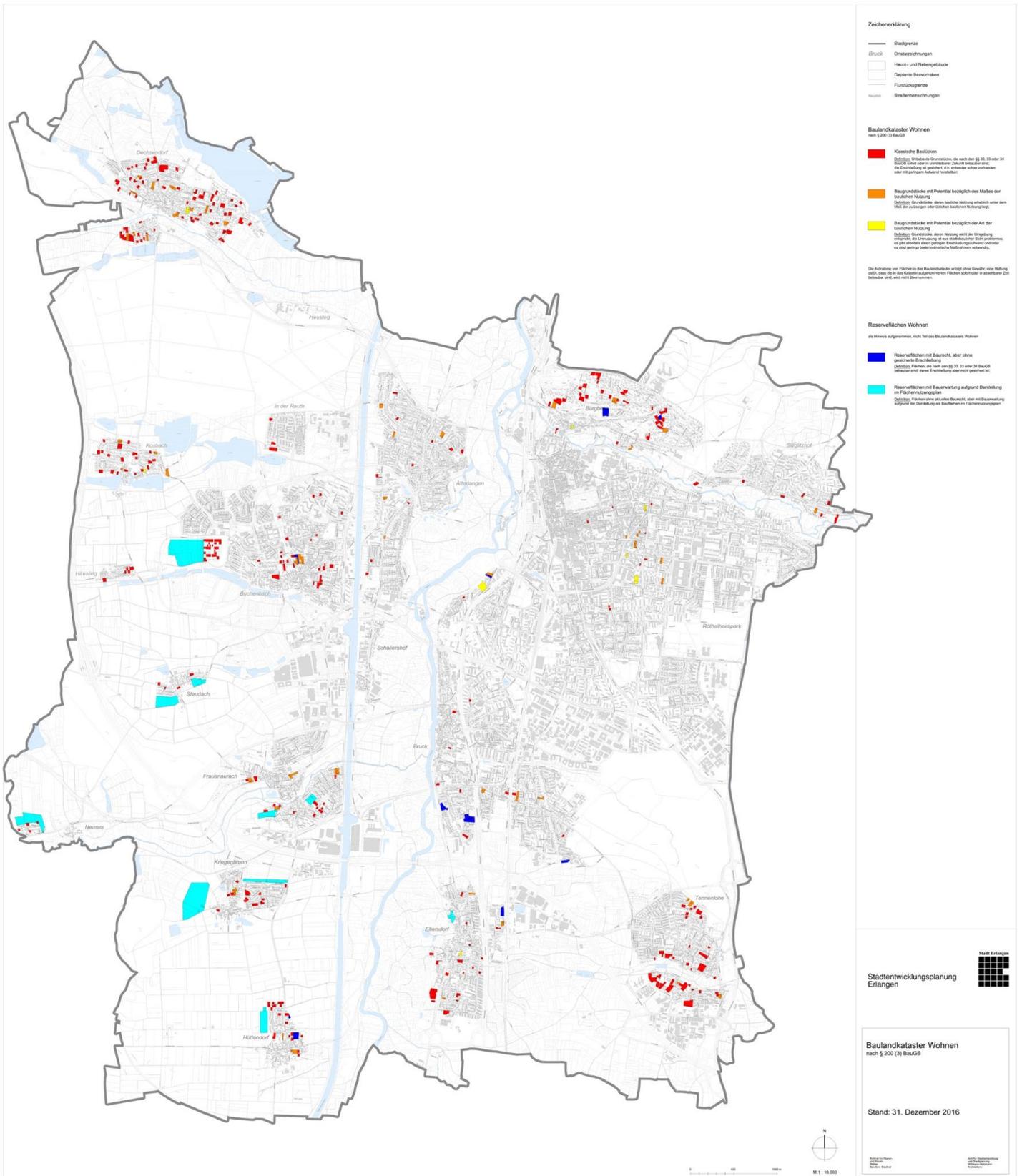
Die Aktivierung von Baulücken und Bauland ist auch eine zentrale Aufgabe der städtischen Projektentwicklung (PET). Durch gezielte Projektinitiierung sollen die notwendigen Voraussetzungen für die Mobilisierung von Bauland geschaffen werden. Zu Beginn jedes Projekts steht eine Machbarkeitsstudie mit einem städtebaulichen Vorentwurf. Die Untersuchungen bilden die anfängliche Diskussionsgrundlage für alle Beteiligten, um die Realisierbarkeit von Projekten im Vorfeld auszuloten.

Anlagen: Baulandkataster Wohnen nach § 200 (3) BauGB – Stand 31.12.2016

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Anlage:
Baulandkataster Wohnen nach § 200 (3) BauGB – Stand 31.12.2016



Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/172/2017

Neuaufgabe Baulandkataster Gewerbe (Stand 31.12.2016)

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	24.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
II/WA, 23

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Neuaufgabe Baulandkataster Gewerbe nach § 200 (3) BauGB

Das Baulandkataster Gewerbe wurde zum 31. Dezember 2016 fortgeschrieben. Berücksichtigt wurden die Baubeginnsanzeigen, die aufgestellten Bebauungspläne und die durchgeführten Erschließungen im Jahr 2016.

Ein Exemplar hängt während der Sitzung im Ratssaal aus. Das Kataster kann im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung und auf den Internetseiten der Stadt Erlangen unter www.erlangen.de/baulandkataster eingesehen werden.

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

Insgesamt sind 56 Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 25,6 ha als Baulücken bzw. Baugrundstücke mit Potential erfasst.

Eigentümer haben die Möglichkeit, einer Veröffentlichung ihrer Grundstücke im Baulandkataster Gewerbe zu widersprechen. Aufgrund von Widersprüchen können 13 Baulücken mit einer Fläche von insgesamt 13,6 ha nicht veröffentlicht werden. Dies sind 35 % der relevanten Flächen. Die Aussagekraft des Katasters wird dadurch geschmälert.

Im Vergleich zum Vorjahr werden zwei Baulücken an der Karlheinz-Kaske-Straße und der Neuenweiherstraße nicht mehr dargestellt, da hier im Jahr 2016 mit einer baulichen Entwicklung begonnen wurde.

Das Kataster enthält keine personenbezogenen Daten.

Eigentümer können weiterhin einer Veröffentlichung ihrer Grundstücke im Baulandkataster widersprechen. Eingehende Widersprüche werden bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt.

Verfügbarkeit von Baulücken

Unter Berücksichtigung der widersprochenen Grundstücke gibt es in Erlangen Baulücken und Baugrundstücke mit Potentialen in Gewerbe-, Industrie-, Misch- oder Kerngebieten mit einer Gesamtgröße von 39,2 ha.

Mit 7,7 ha werden nur 21 % der relevanten Grundstücksflächen als grundsätzlich verfügbar eingestuft. Nur wenige dieser Grundstücke werden derzeit aktiv auf dem Grundstücksmarkt angeboten. Von den grundsätzlich verfügbaren Grundstücken befindet sich nur ein Grundstück mit einer Größe von 0,8 ha im städtischen Eigentum; die Baulücke weist eine eingeschränkte Bebaubarkeit auf und hat damit Lagenachteile.

Mit 31,5 ha stehen rund 79 % der relevanten Grundstücksflächen derzeit dem Markt nicht zur Verfügung. Zum Einen handelt es sich um Betriebserweiterungsflächen, Baugrundstücke, die landwirtschaftlich genutzt werden, und Flächen, die als Baustelleneinrichtung für den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg-Ebensfeld und den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 aktuell blockiert sind. Zum Anderen zählen hierzu auch Baulücken, für die sich eine unmittelbare gewerbliche Entwicklung abzeichnet.

Ausblick

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

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

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

Mit der baulichen Entwicklung weiterer Baulücken ist zeitnah zu rechnen.

So sind konkrete Bauvorhaben auf Baulücken im Gewerbegebiet Tennenlohe und an der Graf-Zeppelin-Straße in Vorbereitung.

Auf dem ehemaligen Gossen-Südgelände an der Nägelsbachstraße werden aktuell Baugrundstücke mit Potential für eine gemischte Nutzung entwickelt.

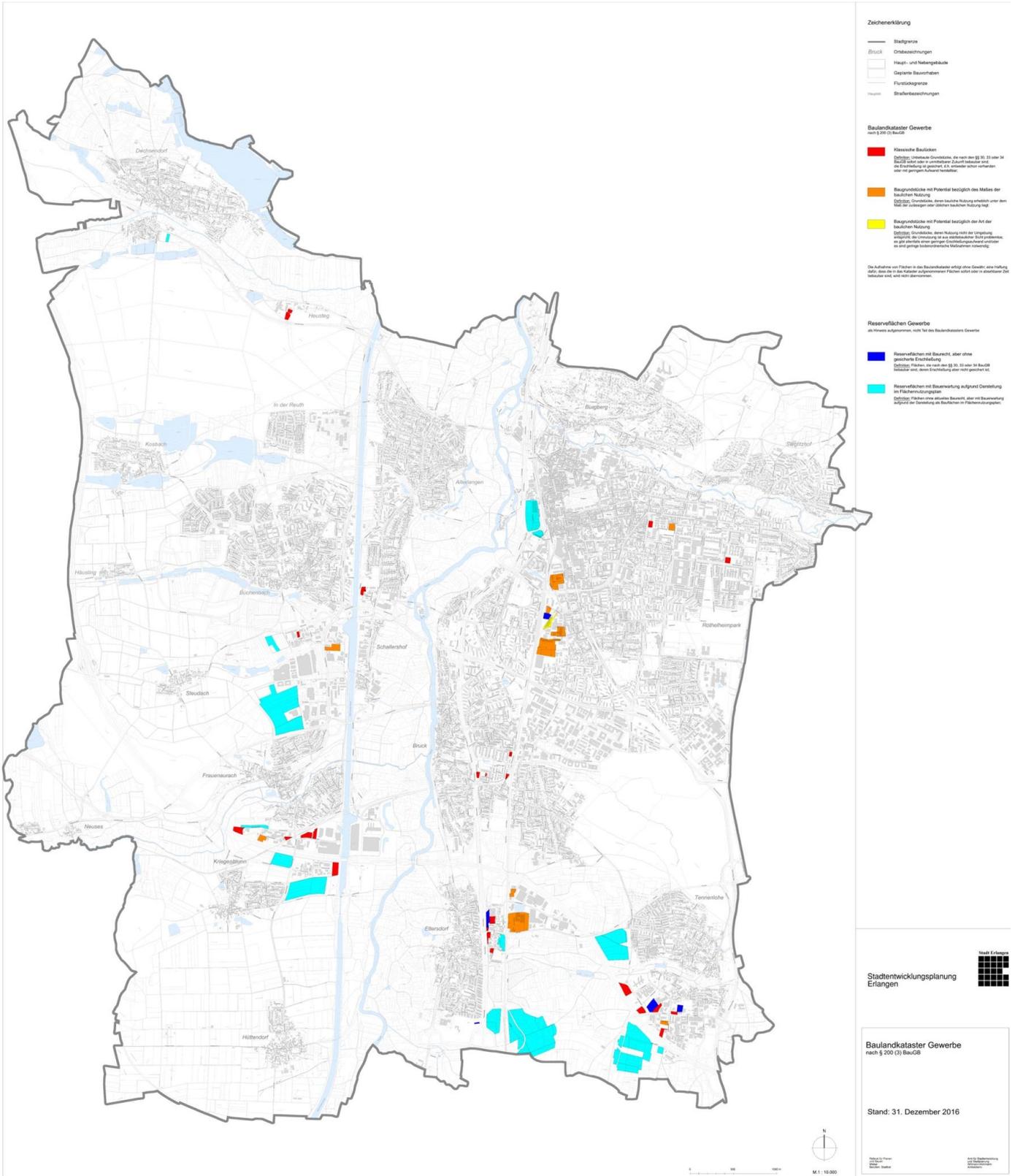
Auch hat die Stadt Anfang 2017 eine Baulücke am Heusteg mit einer Bauverpflichtung an einen Gewerbebetrieb verkauft.

Die Aktivierung von Baulücken und Bauland ist auch eine zentrale Aufgabe der städtischen Projektentwicklung (PET). Durch gezielte Projektinitiierung sollen die notwendigen Voraussetzungen für die Mobilisierung von Bauland geschaffen werden. Zu Beginn jedes Projekts steht eine Machbarkeitsstudie mit einem städtebaulichen Vorentwurf. Die Untersuchungen bilden die anfängliche Diskussionsgrundlage für alle Beteiligten, um die Realisierbarkeit von Projekten im Vorfeld auszuloten.

Anlagen: Baulandkataster Gewerbe nach § 200 (3) BauGB – Stand 31.12.2016

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Anlage:
Baulandkataster Gewerbe nach § 200 (3) BauGB – Stand 31.12.2016



Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/176/2017

Errichtung eines Einfamilienhauses mit Carport in der Christian-Ernst-Straße 37a - FI.Nr.2507/121 - Sachstand

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	20.06.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

II. Sachbericht

Für das Vorhaben „Errichtung eines Einfamilienhauses mit Carport in der Christian-Ernst-Straße 37a“ wurde im Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb am 03.05.2016 das gemeindliche Einvernehmen aus folgenden Gründen nicht erteilt:

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich des rechtskräftigen Baulinienplanes 36b. Die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von baulichen Anlagen richtet sich daher nach § 30 Abs. 3 i.V.m. § 34 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB). Das beantragte Einfamilienhaus liegt vollständig außerhalb der bebaubaren Grundstücksflächen. Die beantragte Befreiung (§ 30 Abs. 2 BauGB) von den Baugrenzen kann nicht erteilt werden, da dadurch die Grundzüge der Planung berührt werden und sich eine Bebauung in der zweiten Reihe stadtplanerisch nicht einfügt.

Herr Stadtrat Wening sprach hierzu die Empfehlung aus, im Hinblick auf eine Nachverdichtung in zweiter Baureihe eine Änderung des Bebauungsplans 36b in Erwägung zu ziehen. Der Beschlussantrag wurde mit 11 gegen 1 Stimmen angenommen.

Im Juni 2016 und im Januar 2017 wurde das Vorhaben jeweils im Rahmen einer Bürgersprechstunde behandelt. Die Voraussetzung für eine weitere Bearbeitung des Themas „Zweitreibenbebauung“ ist zwingend die Zustimmung der Anlieger aus der Christian-Ernst-Straße. Die Verwaltung hat die Bürger um eine formlose Darlegung eines Meinungsbildes gebeten. Eine Rückmeldung der Anlieger liegt der Verwaltung bisher nicht vor.

Anlagen: -

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/177/2017

Bauplanungsrechtsnovelle 2016 - Neuerungen im Baugesetzbuch und in der Baunutzungsverordnung

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

-

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Der Bundestag und der Bundesrat haben das Gesetz zur Bauplanungsrechtsnovelle beschlossen. Nach der Ausfertigung durch den Bundespräsidenten wird sie in Kraft treten. Das Baugesetzbuch (BauGB) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) werden dadurch geändert. Das Ziel der Novelle ist die Erleichterung des Wohnungsbaus. Im Folgenden werden die für Erlangen wesentlichen Änderungen aufgezeigt und erläutert.

- **Einbeziehung von Außenbereichsflächen in das beschleunigte Verfahren**
Die Novelle ermöglicht nun die Begründung einer Wohnnutzung im Außenbereich (angrenzend an einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil). Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens (§ 13b BauGB, analog zu § 13 a BauGB; Bebauungsplan der Innenentwicklung) ist bis zu einer Grundfläche von 10.000m² möglich. Die Regelung ist zeitlich befristet ins BauGB aufgenommen (Aufstellungsbeschluss bis spätestens 31.12.2019 und Satzungsbeschluss bis spätestens 31.12.2021).
- **Erleichterung von Wohnungsbauvorhaben**
Vom Erfordernis des Einfügens kann im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) künftig bei Nutzungsänderungen baulicher Anlagen zu Wohnzwecken abgesehen werden.
- **Einheimischenmodelle**
Der Wortlaut des §11 BauGB (Städtebauliche Verträge) wird geändert werden, so dass künftig hervorgehoben wird, dass bei europarechtskonformer Ausgestaltung Einheimischenmodelle angewandt werden können. Im Ergebnis sollen Einkommensschwächere und weniger begüterte Personen der örtlichen Bevölkerung so angemessen Wohnraum erwerben können.
- **Urbane Gebiete**
Das Neben- und Übereinander von Wohnen, Arbeiten (Gewerbe) und Freizeit soll gestärkt werden. Eine starke Durchmischung und Stadt der kurzen Wege ist das Ziel. Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) wird deshalb um die neue Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet (MU)“ erweitert. Das Bauen in stark verdichteten städtischen Gebieten soll im Ergebnis so flexibler werden und hohe Lärmschutzniveaus weiter sichergestellt werden.

Anlagen: -

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

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/118/2017

Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Amt 32; Amt 66

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlass

Mit MzK 321/109/2013 (Anlage 1) wurde im Oktober 2013 über die zukünftige Vorgehensweise bei der Einführung von Aufparkregelungen (Zeichen 315 StVO Parken auf Gehwegen) informiert. Demgemäß werden bei Neubaumaßnahmen grundsätzlich keine Aufparkregelungen auf Gehwegen mehr vorgesehen. Im bestehenden Verkehrsraum ist die Einführung von Gehwegparken nur in Ausnahmefällen möglich. Für die vorhandenen Aufparkregelungen im Stadtgebiet habe eine Überprüfung der bestehenden Regelungen nur dann zu erfolgen, wenn Gefährdungen bzw. nicht unerhebliche Behinderungen des Fußgängerverkehrs bekannt werden.

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans wird derzeit ein Parkraumkonzept für die Innenstadt erstellt. Dies wurde zum Anlass genommen, die bestehenden Aufparkregelungen im Innenstadtbereich zu erfassen und zu analysieren. Untersucht wurde vor allem die verbleibende Restgehwegbreite. Es zeigte sich, dass diese in den meisten Fällen deutlich zu gering ist, so dass das Begegnen von Fußgängern bzw. die Benutzung durch Rollstuhlfahrer oder mit Kinderwagen häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Ergebnisse:

Die Überprüfung ergab, dass momentan das Aufparken auf Gehwegen gemäß StVO Zeichen 315 in 25 Straßen mit einem Umfang von ca. 420 Stellplätzen in der Innenstadt zugelassen ist. Dies betrifft etwa 16,5 % der gesamten öffentlichen Stellplätze im Straßenraum in der Innenstadt (gesamt 2.542 Stellplätze) (vgl. Anlagen).

Durch das Aufparken sind die für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen an vielen Stellen stark eingeschränkt und liegen weitestgehend deutlich unter den empfohlenen Regelbreiten für Fußverkehrsanlagen. So verbleiben beispielsweise im nördlichen Bereich der Werner-von-Siemens-Straße, dem nördlichen Bereich des Theaterplatzes sowie im westlichen Abschnitt der Hofmannstraße Restgehwegbreiten unter 1,00 m. Im überwiegenden Teil der Straßenabschnitte an denen das Aufparken zugelassen ist, liegen die Gehwegrestbreiten zwischen 1,00 bis 1,80 m für den Fußverkehr. Nur an sieben der erfassten Straßenabschnitte überschreiten die Restbreiten 2,00 m, dies betrifft 47 Stellplätze (vgl. Anlage 2 und 3). Darüber hinaus ist zu beobachten, dass

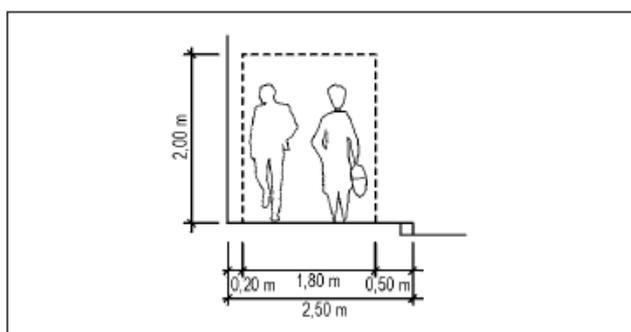
die Gehwege teilweise durch punktuelle Engstellen, wie z.B. Masten, Treppenstufen, abgestellte Fahrräder etc., zusätzlich eingeschränkt werden.

Das Aufparken ist dabei auch an wichtigen und stark frequentierten Achsen für den Fußverkehr, wie z.B. der Universitätsstraße, Goethestraße, Obere Karlstraße und der Schuhstraße zugelassen, in denen neben dem Verkehrsablauf auch weitere Nutzungsansprüche wie der Aufenthalt oder das Verweilen vor Schaufenstern an den Seitenraum bestehen. Ein komfortables und störungsfreies Gehen ist somit an vielen Stellen nicht möglich. Insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinderwagen ist eine hindernisfreie und durchgehende Nutzung der Gehwege nicht bzw. nur sehr eingeschränkt gegeben. Auch die Attraktivität des Einzelhandels wird durch die verminderte Aufenthaltsqualität für Fußgänger in diesen Bereichen beeinträchtigt.

Rechtliche und planerische Anforderungen an Fußverkehrsanlagen

Die VwV-StVO zu Zeichen 315 StVO (Parken auf Gehwegen) besagt, dass das Parken auf Gehwegen nur dann zugelassen werden kann, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt, die Gehwege und die darunter liegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann sowie die Bordsteine ausreichend abgeschrägt und niedrig sind. Aus obiger Sachverhaltsdarstellung ergibt sich, dass dies in den meisten Fällen des Gehwegparkens in der Erlanger Innenstadt nicht gegeben ist.

In den Regelwerken für die Straßenraumgestaltung (vgl. RASt 06, DIN 18040 Barrierefreies Bauen) wird als Grundmaß für Verkehrsräume des Fußverkehrs angenommen, dass sich zwei Fußgänger begegnen bzw. störungsfrei nebeneinander laufen können. Hierfür ist zusätzlich zu den angenommenen Breiten der Fußgänger ein Begegnungsabstand vorzusehen (gesamt 1,80 m). Zusätzlich sollten Sicherheitsabstände zur Fahrbahn bzw. zu parkenden Fahrzeugen (0,50 m) und Hauswand / Einfriedung (0,20 m) berücksichtigt werden. So ergibt sich eine Regelbreite des Seitenraumes von 2,50 m. Werden zusätzliche Anforderungen an den Seitenraum gestellt, z. B. Verweilflächen vor Schaufenstern, Ruhebänke oder es herrscht ein hohes Fußverkehrsaufkommen, werden entsprechende Breitenaufschläge empfohlen. Zudem ergeben sich für mobilitätseingeschränkte Personen zusätzliche spezifische Anforderungen hinsichtlich des Raumbedarfs. Die angenommenen Breitenbedarfe liegen zwischen 0,90 / 1,10 m für Personen mit Rollstuhl bis 1,20 m für Personen mit Langstock. Für die Begegnung zweier Menschen in Rollstühlen wird daher ebenfalls ein Mindestmaß von 1,80 m Breite (vgl. DIN 18040 Barrierefreies Bauen) vorgegeben.



RASt 06 Regelbreiten eines Seitenraumes

Situation	Maß m
Breite zur Begegnung	1,80
für den Richtungswechsel	1,50 × 1,50
Breite in Durchgängen	0,90

DIN 18040 Barrierefreies Bauen Mindestplatzbedarf von Menschen in Rollstühlen

Weiteres Vorgehen

Um die Anforderungen des Fußverkehrs, insbesondere mobilitäteingeschränkter Personen, stärker zu berücksichtigen sowie die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich durch eine angemessene Aufteilung des Verkehrsraumes zu erhöhen, wird im Rahmen der Erstellung des Parkraumkonzeptes im VEP eine Aufhebung der Aufparkregelungen auf Gehwegen mit weniger als 1,80 m Restflächen und hohem Fußverkehrsaufkommen angestrebt. Hierfür soll untersucht werden, welche Stellplätze auf die Fahrbahn oder umliegende Parkplätze und Parkhäuser verlagert werden können oder ggf. ohne Kompensation entfallen können.

Um den im VEP beschlossenen Zielen einer Gleichberechtigung der Verkehrsarten sowie einer angemessenen Aufteilung des Verkehrsraumes gerecht zu werden, ist die Aufhebung der Aufparkregelungen bei Gehwegrestbreiten unter 1,80 m anzustreben. Hierfür soll im Einzelfall geprüft werden, ob in fußläufiger Entfernung als Ausgleich freie Stellplätze in Parkhäusern, auf Parkplätzen oder im Straßenraum zur Verfügung stehen bzw. geschaffen werden können oder ob Stellplätze auf die Fahrbahn verlagert werden können. Bei einigen betroffenen Straßenabschnitten ist aber abzusehen, dass im näheren Umfeld keine freien Stellplätze vorhanden sind und auch die Verlegung auf die Fahrbahn nicht möglich ist. Bei einem konsequenten Vorgehen müssten daher auch im Innenstadtbereich Stellplätze, für die bisher eine Aufparkregelung gilt, fußläufige Entfernungen deutlich über 300 m zugemutet werden bzw. Stellplätze teilweise ersatzlos entfallen.

Hierzu ist es jedoch nötig, jeden Straßenabschnitt einzeln zu prüfen und dabei auch den Parkdruck sowie die unterschiedlichen Nutzergruppen (z.B. Bewohner, Kunden, Arbeitnehmer etc.) in diesen Bereichen zu berücksichtigen.

Priorität bei der Vorgehensweise hat aus Sicht der Verwaltung die Verlagerung problematischer Stellplätze in (noch zu erweiternde) Parkieranlage, z. B. neue Parkhäuser am Großparkplatz.

Anlagen:

Anlage 1 MzK 321/109/2013 Zukünftige Vorgehensweise bei Einführung von Aufparkregelungen

Anlage 2 Übersichtplan Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

Anlage 3 tabellarische Bestandserfassung Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

Anlage 4 Fotodokumentation Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
III/32

Verantwortliche/r:
Ordnungs- und Straßenverkehrsamt

Vorlagennummer:
321/109/2013

Zukünftige Vorgehensweise bei Einführung von Aufparkregelungen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	15.10.2013	Ö	Kenntnisnahme	zur Kenntnis genommen

Beteiligte Dienststellen

Referat III, Referat VI, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt sowie Polizei

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

In der Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses am 23.7.2013 wurde die gegenwärtige Verwaltungspraxis beim Ausweisen von Aufparkregelungen dargestellt. Die MZK wurde zum TOP erhoben und diskutiert. Da der Sachbericht des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes teilweise zu Irritationen geführt hat, wurde eine verwaltungsinterne Abstimmung mit anschließender Information der Ausschussmitglieder zugesichert. Das Abstimmungsgespräch mit Referat III, Referat VI, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Abteilung Verkehrsplanung und Straßenverkehrsamt fand am 12. September 2013 statt.

Rechtliche Situation

Die VwV-StVO zu Zeichen 315 StVO (Parken auf Gehwegen) besagt, dass das Parken auf Gehwegen nur dann zugelassen werden kann, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Die Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und die DIN 18040 Barrierefreies Bauen sehen für diesen Fall eine nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m zusätzlich eines evtl. notwendigen Sicherheitsraums vor. Bei baulich bedingten Engstellen ist eine Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreite auf bis zu 0,90 m nur dann zulässig, wenn die Engstelle nicht länger als 18 m ist.

Zukünftiges Vorgehen

➤ Neubaumaßnahmen

Bei Planung von Neubaumaßnahmen werden grundsätzlich keine Aufparkregelungen vorgesehen. Die Barrierefreiheit ist entsprechend der geltenden Vorschriften stets einzuhalten. Dies gilt sinngemäß auch für Aus- und Umbauten, Modernisierung und Nutzungsänderungen im bestehenden Verkehrs- und Freiraum.

➤ Bestehender Verkehrsraum

Im bestehenden Verkehrsraum stellt das Parken auf der Fahrbahn den Regelfall dar. Das Zulassen des Gehwegparkens ist auch weiterhin nur in Ausnahmefällen möglich. Dabei sind die rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit zu beachten. Insbesondere ist auf die nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m zu achten. Bei der zu treffenden Ermessensentscheidung sind die Interessen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Die Entscheidung wird in Abstimmung der städtischen Fachdienststellen (Tiefbauamt, Verkehrsbehörde und künftig auch Verkehrsplanung) sowie der Polizei getroffen.

➤ Bestehende Aufparkregelungen

Die vorhandenen Aufparkregelungen im Stadtgebiet haben sich nach Einschätzung der Verwaltung bewährt. Eine Überprüfung der bestehenden Regelungen hat nur dann zu erfolgen, wenn Gefährdungen bzw. nicht unerhebliche Behinderungen des Fußgängerverkehrs bekannt werden.

III. Behandlung im Gremium

Beratung im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 15.10.2013

Protokollvermerk:

Die Mitteilung zur Kenntnis wird auf Antrag von Herrn StR Thaler als TOP behandelt.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

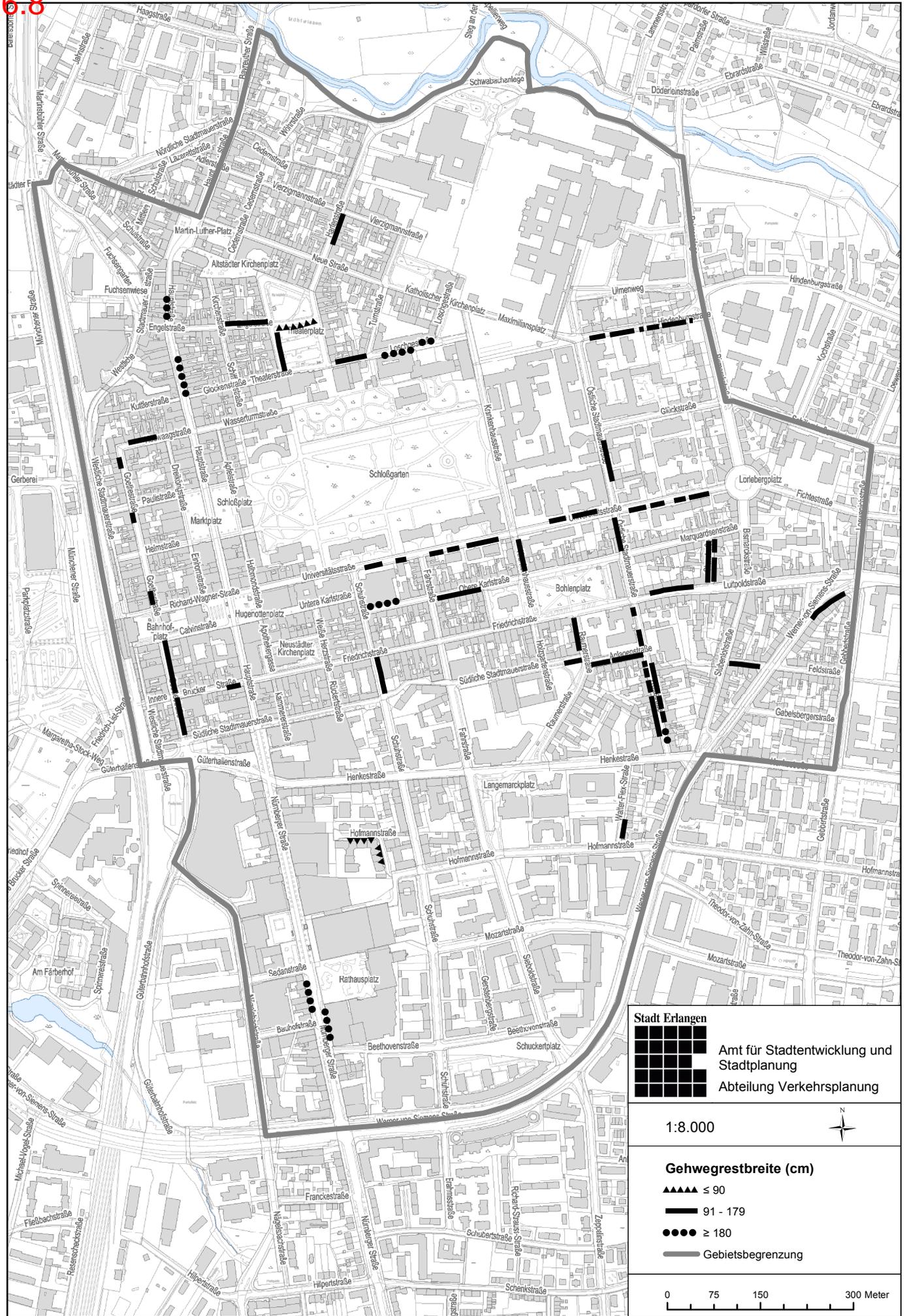
gez. Volleth
Vorsitzende/r

gez. Wüstner
Berichtersteller/in

IV. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

V. Zum Vorgang

Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich



Bestandserfassung Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

	Straße	Gehwegrestbreite (in cm)	geltenden Parkregelungen	Anzahl Stellplätze *	Anzahl Stellplätze gesamt
Gehwegrestbreiten ≤ 0,90 m	Hofmannstraße	90 cm	Bewohner mit Parkausweis Nr. 4	14	39
	Werner-v.-Siemens-Str.	90 cm	mit Parkscheibe, werktags 8-18 Uhr, 2 Std.	14	
	Theaterplatz (Nord)	90 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std., Bewohner mit Parkausweis Nr. 2 frei	11	
Gehwegrestbreiten 0,91 m bis 1,79 m 32/90	Schuhstraße	105 cm	Werktags 8- 18 Uhr; 1 Std. Bewohner mit Parkausweis Nr. 3 frei	10	333
	Östl. Stadtmauerstraße (Nord)	110 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	11	
	Walter-Flex-Straße	110 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein, Bewohner mit Parkausweis Nr.1 frei	3	
	Südl. Stadtmauerstraße	120 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	4	
	Ohmstraße	120-140 cm	Werktags nur Bewohner mit Parkausweis	17	
	Hindenburgstraße	120-150 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std., Bewohner mit Parkausweis Nr. 4 frei	33	
	Heuwaagstraße	130 cm	Parken in gekennzeichneten Flächen mit Parkschein 1 Stunde von 8-19 Uhr	3	
	Goethestraße	130-150 cm	Parken in gekennzeichneten Flächen mit Parkschein 1 Stunde von 8-19 Uhr	14	
	Luitpoldstraße	135 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein; Bewohner mit Parkausweis Nr. 1 frei	13	
	Obere Karlstraße	135 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std.	15	
	Raumerstraße	135 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std.	10	
	Anlagenstraße	140 cm	Werktags 8-19 Uhr, mit Parkschein; Bewohner mit Parkausweis Nr. 1 frei	16	
	Waldstraße (Nord)	140 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	2	
	Universitätsstraße	140-145 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	39	
	Loschgestraße (West)	150 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	13	
	Engelstraße	155 cm	Bewohner mit Parkausweis Nr. 4	14	
	Waldstraße	155-185 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein, Bewohner mit Parkausweis Nr. 1 frei	8	
	Ohmstraße (Süd-Ost)	160 cm	Werktags nur Bewohner mit Parkausweis	2	
	Harfenstraße	160 cm	Werktags 8- 19 h 3 Std. mit Parkschein	10	
	Innerer Brucker Straße	165 cm	Werktags 8-19 Uhr, 1 Std.	4	
Feldstraße	170 cm	Werktags Bewohner mit Parkausweis Nr. 4 frei	7		
Goethestraße (Mitte)	170 cm	Parken in gekennzeichneten Flächen mit Parkschein 1 Stunde von 8-19 h	10		
Östl. Stadtmauerstraße (Süd)	170 cm	Werktags 8- 19 Uhr; 3 Std. mit Parkschein	16		
Universitätsstraße (Mitte)	170 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	51		
Krankenhausstraße	175 cm	Werktags 8 - 19 Uhr, 3 Std. 19- 8 Uhr nur Bewohner mit Parkausweis Nr. 1	8		
Gehwegrestbreiten ≥ 1,80 m	Loschgestraße (Ost)	215-240 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 3 Std. mit Parkschein	9	47
	Hauptstraße	300-400 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 25 min/30min mit Parkschein	12	
	Obere Karlstraße (West)	320 cm	Werktags 8- 19 Uhr, mit Parkschein 3 Std.	7	
	Nürnberger Straße	400 cm	Werktags 8- 19 Uhr, 2 Std. mit Parkschein	19	
Gesamt					419

* Die Anzahl der Stellplätze basiert auf der von SSP-Consult / Gevas durchgeführten Parkraumerhebung im April 2016, gesamt wurden 2.542 öffentliche Stellplätze im Straßenraum in der Innenstadt ermittelt

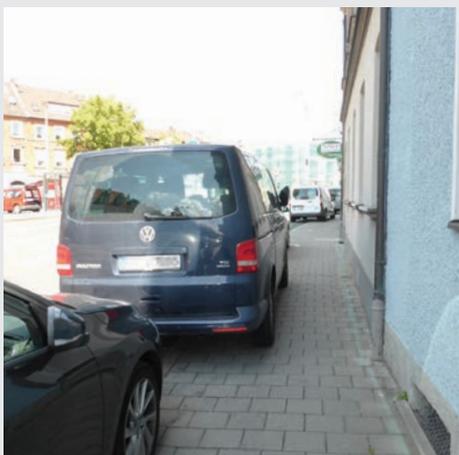
Dokumentation der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich

Gehwegrestbreiten $\leq 0,90$ m

Hofmannstraße



Werner-von-Siemens-Straße



Theaterplatz (Nord)



Gehwegrestbreiten 0,91 — 1,79 m

Schuhstraße



Östliche Stadtmauerstraße (Nord)



Walter-Flex-Straße



Südliche Stadtmauerstraße



Ohmstraße



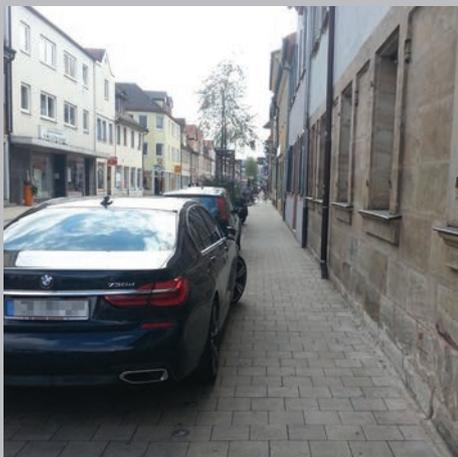
Hindenburgstraße



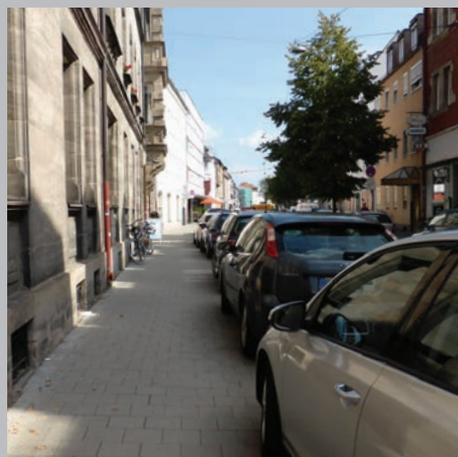
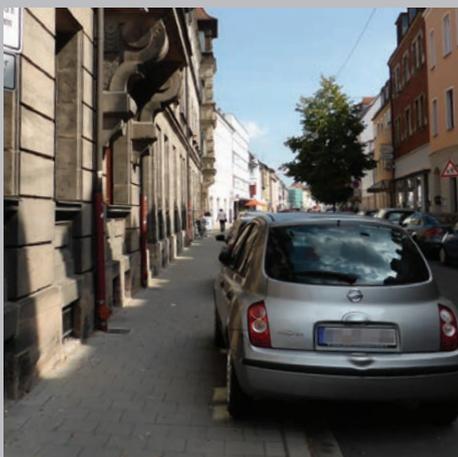
Heuwaagstraße



Goethestraße



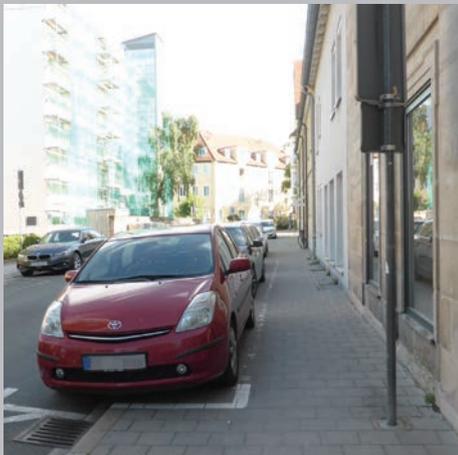
Luitpoldstraße



Obere Karlstraße (Ost)



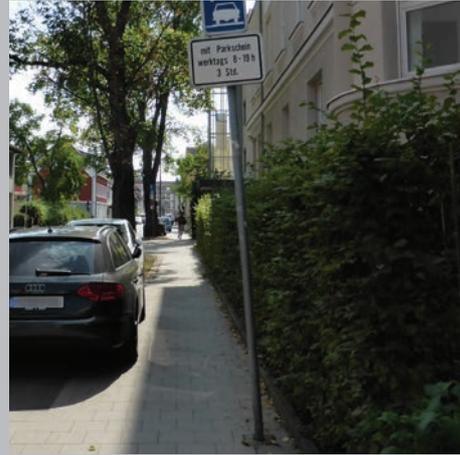
Raumerstraße



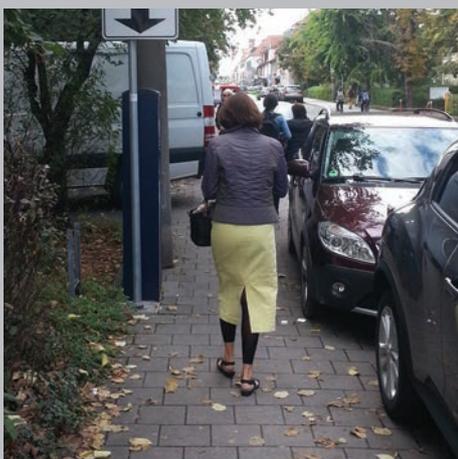
Anlagenstraße



Waldstraße (Nord)



Universitätsstraße



Loschgestraße (West)



Engelstraße



Waldstraße (Süd)



Ohmstraße (Süd-Ost)



Harfenstraße



Innere Brucker Straße



Feldstraße



Goethestraße (Mitte)



Östliche Stadtmauerstraße (Süd)



Universitätsstraße (Mitte)



Krankenhausstraße



Gehwegrestbreiten $\geq 1,80$ m

Loschgestraße (Ost)



Hauptstraße



Obere Karlstraße (West)



Nürnberger Straße



Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/121/2017

Aktuelle Verkehrs- und Pendlerentwicklung in Erlangen

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Abt. 13-4

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlass

Nach einer Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat sich die Zahl der Auspendler im Regierungsbezirk Mittelfranken seit dem Jahr 2000 bis heute um 66% erhöht. Bei den Einpendlern zeigt die Auswertung des bayerischen Landesamtes für Statistik einen Zuwachs um 35,5%. Diese Thematik wird von der lokalen Presse im Zeitungsartikel „Pendlerströme wachsen unaufhörlich“ (NN, 04.04.2017) behandelt (siehe Anlage 1). In Bezug auf den Zeitungsartikel stellt die Verwaltung die aktuellen Verkehrs- und Pendlerentwicklungen im Stadtgebiet Erlangen vor. Als Grundlage für diesen Sachstandsbericht dienen zum einen die Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsanalyse, welche bereits in dem im Jahre 2013 erschienenen Verkehrsbericht vorgestellt wurden (vgl. 613/187/2014). Zum anderen erfolgt für diesen Sachstandsbericht eine Aktualisierung der aktuellen Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2016.

Pendler-, Beschäftigten- und Studierendenentwicklung in Erlangen

Der bundesweite Trend steigender Pendlerströme ist auch in Erlangen zu beobachten. Erlangen zählt heute rund 62.000 Einpendler in das Stadtgebiet, vor 16 Jahren waren es noch rund 46.400 (siehe Anlage 2 und 3). Demnach ergibt sich eine positive Entwicklung um 34%. Diese Entwicklung ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen. Zum einen ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Stand 2016: 89.552) in Erlangen in den vergangenen 16 Jahren um rund 25% angestiegen. Nur rund 30% dieser Beschäftigten wohnen jedoch an ihrem Arbeitsstandort. Der Großteil pendelt täglich aus den umliegenden Städten Nürnberg und Fürth sowie den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim nach Erlangen.

Auch die Zahl der Auspendler hat sich in den vergangenen 16 Jahren um mehr als 30% erhöht. Im Vergleich zur Auspendlerentwicklung für den Regierungsbezirk Mittelfranken (+66%) ist der Anstieg in Erlangen jedoch vergleichsweise niedrig. Im Jahr 2016 pendelten täglich rund 16.700 Erlanger Bürger an ihre Arbeitsstandorte in Nürnberg, Fürth oder in den Landkreisen Forchheim und Erlangen-Höchstadt.

Weiterhin auffällig ist auch der stetige Anstieg der Studierendenanzahl an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Mit 29.946 Studierenden (Stand 2016) hat sich deren Anzahl seit

dem Jahr 2000 mehr als verdoppelt (siehe Anlage 2 und 3).

Entwicklung des motorisierten Verkehrs

Die wachsenden Pendlerströme wirken sich erheblich auf die Verkehrsentwicklung sowohl im Innenstadtbereich als auch über die Stadtgrenze aus. Die seit über 30 Jahren regelmäßig im gesamten Stadtgebiet und jährlich an den stadtgrenzüberschreitenden Bundes-, Staats- und Kreisstraßen (sog. Außenkordon) durchgeführten Verkehrszählungen ermöglichen eine Analyse des Verkehrsaufkommens. Bei der Analyse der Entwicklung des motorisierten Verkehrs über die Stadtgrenze Erlangens zeigt sich ein Anstieg von rund 30 Prozent im Untersuchungszeitraum 2000–2016. Das tägliche Verkehrsaufkommen auf diesen Achsen liegt derzeit bei rund 181.400 Kfz, die Autobahnen A3 und A73 wurden dabei noch nicht berücksichtigt (siehe Anlage 4). Mit der zunehmenden Verkehrsbelastung sind eine erhöhte Staubildung sowie steigende Lärm- und Schadstoffemissionen die Folge.

Ein möglicher Lösungsansatz zur Vermeidung wachsender Pendlerströme ist z. B. die Schaffung von bezahlbarem innerstädtischem Wohnraum, sodass sich Wohn- und Arbeitsort ergänzen. Weiterhin ist der Ausbau des ÖPNV-Netzes von großer Bedeutung. Je attraktiver die ÖPNV-Verbindungen sind, desto mehr Pendler wechseln vom MIV auf den ÖPNV. Erste Maßnahmen des ÖPNV-Konzeptes wurden bereits zum Fahrplanwechsel 2015 umgesetzt, so sichern z. B. neue Buslinien die Anbindung auf Stadtteilebene. Weitere im VEP formulierte Ziele zur ÖPNV-Entwicklung sind umsteigefreie Verbindungen aus der Region zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Bildungsstandorten. Die Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen soll mittels Netzerweiterung, Anschlusssicherung und kürzeren Taktzeiten erfolgen.

Vor allem die Stadt-Umland-Bahn soll in den kommenden Jahren das ÖPNV-Angebot nochmals deutlich verbessern. So steht mit der StUB zukünftig nicht nur eine schnelle und komfortable Alternative zum MIV auf den wichtigsten Verkehrsrelationen zur Verfügung, sondern das gesamte ÖPNV-Angebot wird hierdurch weiter aufgewertet.

Darüber hinaus werden im VEP Maßnahmen entwickelt, die langfristig den Radverkehrsanteil steigern und attraktive Strukturen für den Fußverkehr schaffen sollen. Hierfür wird zum einen die Radverkehrsinfrastruktur mit dem Ausbau des Radwegenetzes und dem Bau von Radschnellwegen ständig weiterentwickelt. Außerdem wird eine stärkere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Radverkehr, beispielsweise durch die Ermöglichung der Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie die Förderung von Bike+Ride (B+R) angestrebt. Zum anderen stehen im Fokus des VEP der Ausbau des Fußwegenetzes in Erlangen sowie eine stärkere Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fußverkehr bzw. Fuß- und Radverkehr. Hierzu sollen z. B. kurze und barrierefrei nutzbare Zu- und Abwege zu Haltestellen geschaffen und eine multimodale Nutzung der bestehenden Verkehrsmittel gefördert werden.

Anlagen:

Anlage 1: Nürnberger Nachrichten (04.04.2017), Artikel „Pendlerströme wachsen unaufhörlich“

Anlage 2: Beschäftigten-, Studierenden- sowie Ein- und Auspendlerentwicklung in Erlangen (1994-2016)

Anlage 3: Übersicht der Entwicklungstrends (2000-2016)

Anlage 4: Entwicklung des motorisierten Verkehrs über die Stadtgrenze (1974-2016)

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Pendlerströme wachsen unaufhörlich

Falsche Anreize zur Mobilität: In vielen Großstädten kommen mehr Beschäftigte von außerhalb



Und ewig droht der Stau wie hier auf dem Frankenschnellweg: Nürnberg zählt heute 156000 Einpendler ins Stadtgebiet, vor 13 Jahren waren es noch 132000. Doch andere Metropolen wie Berlin verzeichnen stärkere Zuwächse. Pendlerhauptstadt jedoch ist eindeutig München. Foto: Roland Fengler

NÜRNBERG – Die Hälfte der Weltbevölkerung lebt in Städten und die Anziehungskraft der Großräume wird immer stärker. Und weil sich die Grenzen der Megacities ausweiten, verlängern sich die Wege zum Arbeitsort. Auch für viele Deutsche bedeutet das ein Ansteigen des Alltagsstresses und einen Verlust an Lebensqualität. In manchen Großstädten stellen die Pendler in den Büros sogar schon die Mehrheit. Die Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt (IG Bau) fordert daher: Mehr bezahlbarer Wohnraum in Städten muss her.

Nach einer Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) in Bonn ist die Zahl der Pendler in Deutschland auf einen Rekordwert gestiegen. 2015 pendelten bundesweit 60 Prozent aller Arbeitnehmer zum Job in eine andere Gemeinde – im Jahr 2000 waren es 53 Prozent. Die meisten Pendler gibt es in München. Dort arbeiteten 2015 rund 355 000 Menschen, die außerhalb der Stadtgrenze wohnten. Das ist ein Plus von 21 Prozent seit 2000.

Berlin mit stärkstem Zuwachs

Auf Platz zwei folgt Frankfurt mit 348 000 Pendlern, 14 Prozent mehr als 2000. In den Büros dort stellen auswärtige Arbeitnehmer die Mehrheit, ebenso wie in Düsseldorf und Stuttgart: Zwei Drittel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in diesen Städten kommen von außerhalb zum Job. Den größten Zuwachs aber verzeichnet Berlin. Hier ist die Zahl der Pend-

ler um 53 Prozent gestiegen.

Bezogen auf Mittelfranken hat sich die Zahl der Auspendler noch drastischer erhöht: Sie ist vom Jahr 2000 auf 2016 um gut 66 Prozent auf rund 75 000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte gestiegen. Weniger stark erhöht hat sich im selben Zeitraum nach den Daten des bayerischen Landesamtes für Statistik die Zahl der Einpendler nach Mittelfranken: Der Zuwachs auf fast 118 000 Beschäftigte betrug 35,5 Prozent.

Geringerer Anstieg in Nürnberg

Weniger starke Zunahmen verzeichnet im Vergleich dazu die Stadt Nürnberg allein. Mitte vergangenen Jahres ermittelte die Bundesagentur für Arbeit 156 000 Einpendler ins Stadtgebiet, 2004 waren es noch 132 000. Gleichwohl macht sich die Verkehrsplanung der Kommune Gedanken darüber, ob die richtigen Anreize gesetzt werden für ein attraktives Wohnen in der Stadt.

Statt mehr bezahlbaren innerstädtischen Wohnraum zu schaffen, würden die Fahrtkosten mit der Pendlerpauschale subventioniert, das Wohnen auf dem Land also belohnt, meint Nürnbergs Leiter des Verkehrsplanungsamts, Frank Jülich. Wenn Familien überlegen, nach draußen zu ziehen, spielen die Kosten für Mobilität eine zu geringe Rolle. In der Entscheidungskette sei der Transport untergeordnet. Dabei seien die Gemeinkosten durch die anschwellenden Pendlerströme groß. „Die vielen Autos ver-

schlechtern die Lebensqualität“, sagt Jülich, ganz zu schweigen von der Zersiedlung der Landschaft durch immer neue Wohngebiete jenseits der Stadtgrenzen. Ein Lichtblick bedeute immerhin der gewachsene Fahrradverkehr.

Der überregionalen BBSR-Studie zufolge ist bundesweit nicht nur die Zahl der Pendler gestiegen, auch der Weg zum Arbeitsplatz ist länger geworden: von durchschnittlich 14,6 Kilometern im Jahr 2000 auf 16,8 Kilometer im Jahr 2015. Vom Wachstum der wirtschaftsstarke Großstädte profitierten vor allem deren Umlandgemeinden, sagte Institutsdirektor Harald Herrmann.

Pendler sind häufiger genervt als Menschen mit kürzeren Arbeitswegen: „Die verfügbaren Untersuchungen zeigen, dass tägliche Pendelmobilität die körperliche und psychische Gesundheit der Erwerbstätigen gefährden kann und einen negativen Einfluss auf das Gesundheitsempfinden hat“, sagt Simon Pfaff vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung in Wiesbaden.

„Je länger die Fahrzeit der Erwerbstätigen, desto größer die Belastung, auch weil weniger Zeit zum Regenerieren bleibt.“ Die Krankenkassen beschäftigen sich ohnehin seit Jahren mit dem Thema. So haben Pendler laut einer Studie der Techniker Krankenkasse ein höheres Risiko, psychisch zu erkranken.

Die wachsenden Pendlerzahlen sind aus Sicht der IG Bau auch eine Folge

falscher Wohnungspolitik. „Wir brauchen eine Politik mit dem Ziel, bezahlbares Wohnen auch in Metropolen und Ballungsräumen zu ermöglichen“, erklärt der stellvertretende Vorsitzende der Gewerkschaft, Dietmar Schäfers. Aus Sicht der Gewerkschaft sei es ein Fehler gewesen, „die Wohnungen der öffentlichen Hand zu privatisieren, es war genauso verkehrt, die Wohnungsfrage viel zu lange dem Markt zu überlassen“.

Keine Trendumkehr

Doch der Trend zum Wohnen in der Stadt wird die Pendlerzahlen nicht mindern, meint Christian Breu, Geschäftsführer des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München. „Die Leute sind bei der Arbeitsplatzwahl flexibler als bei der Wahl des Wohnorts. Die Entwicklung wird sich nicht drehen. Die Pendlerströme in und aus der Stadt werden deutlich zunehmen. In den Ballungsräumen entsteht etwa ein größerer Anteil der neuen Arbeitsplätze in den Kernstädten als im Umland.“

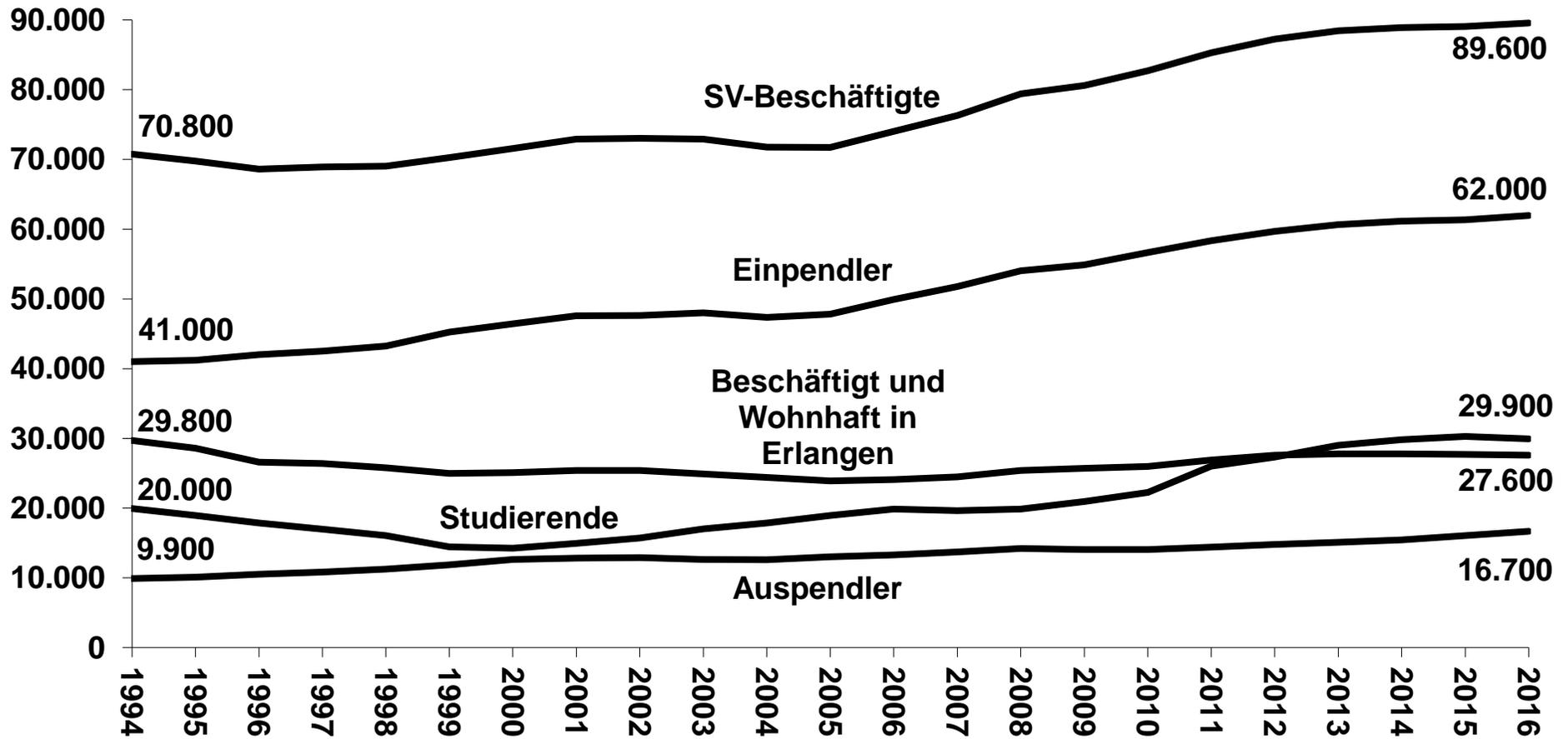
Die Änderungen im Arbeits- und Familienleben haben ebenfalls Auswirkungen, wie Bevölkerungsforscher Pfaff erläutert. „Paare sind unflexibler bei der Wohnortwahl, vor allem, wenn Kinder im Haushalt leben“, sagt er. „Auch die steigende Zahl befristeter Arbeitsverträge begünstigt das Pendeln, weil Erwerbstätige nicht für einen überschaubaren Zeitraum den Wohnort wechseln wollen.“

ag/dpa

Beschäftigten-, Studierenden- sowie Ein- und Auspendlerentwicklung in Erlangen



Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
 Abteilung Verkehrsplanung
 Quelle: Bundesagentur für Arbeit, FAU
 Anlage 2





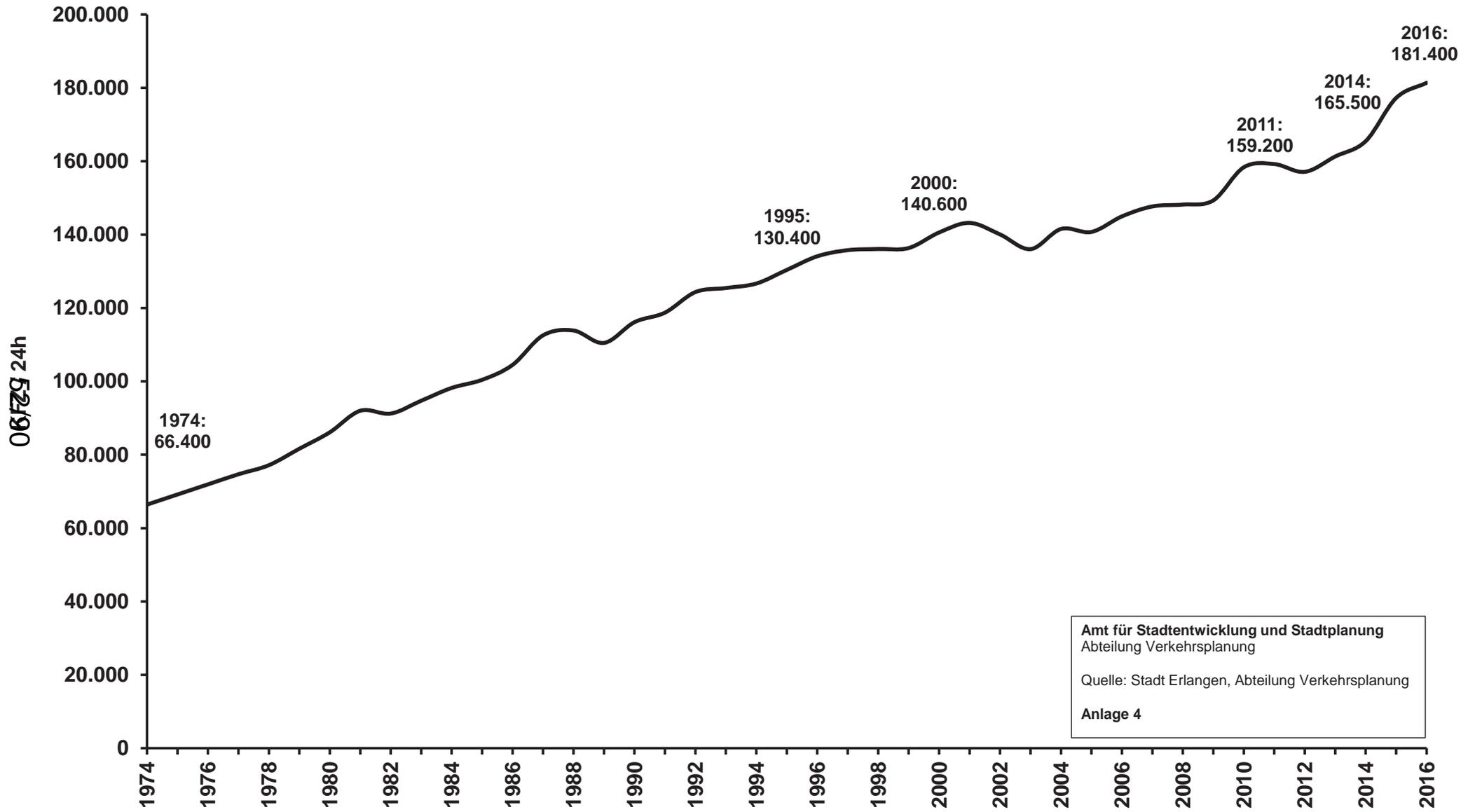
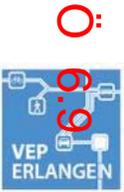
Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, FAU, Stadt Erlangen

Anlage 3: Übersicht der Entwicklungstrends (2000-2016)

Jahr	Einpendler	Auspendler	SV- Beschäftigte	Beschäftigte am Wohnort ER	Studierende in ER	MIV-Außenkordon
2000	46.400	12.600	71.600	25.100	14.300	140.600
2011	58.400	14.400	85.300	26.900	26.000	159.200
2016	62.000	16.700	89.600	27.600	29.900	181.400
Diff. 2000 zu 2016	15.600	4.100	18.000	2.500	15.600	40.800
Entwicklung 2000 zu 2016	34 %	33 %	25 %	10 %	109 %	29 %

Entwicklung des motorisierten Verkehrs über die Stadtgrenze (ohne A3 und A73)



Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung
Abteilung Verkehrsplanung
Quelle: Stadt Erlangen, Abteilung Verkehrsplanung
Anlage 4

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
Ref. VI

Verantwortliche/r:
Referat VI

Vorlagennummer:
VI/103/2017

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	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 16.05.2017

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

Referat III / Amt 32

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
26/2017	21.02.2017	SPD	Häusling Beibehaltung Baken	32-1	In Bearbeitung

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 16.05.2017

Referat VI und Amt 61

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
034/2015	03.03.2015	CSU	Fahrradweg im Stadtwesten Radweg von Kosbach über Häusling nach Steudach	VI/61	Kostenschätzung liegt vor. Abstimmung mit Ortsbeirat
099/2015	22.06.2015	FWG	Rad- und Fußweg Kosbach-Häusling-Steudach	VI/61	Kostenschätzung liegt vor. Abstimmung mit Ortsbeirat
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	in Bearbeitung
011/2016	15.02.2016	CSU Fraktion	Neuentwicklung unserer Stadt (gleichlautend: Nr. 202/2015 zum Haushalt 2016)	VI / 61	in Bearbeitung
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
099 / 2016	11.10.2016	SPD Fraktion Grüne Liste	Energie Bebauungsplan 412	VI / 61 mit I/31, VI/23	in Bearbeitung
170 / 2016	10.11.2016	SPD Fraktion	Prüfung neuer Wohnbauflächen in Büchenbach	VI	in Bearbeitung
001/2017	11.01.2017	Grüne Liste	Vergabe von Gewerbegrundstücken über Erbpacht	VI / 23 II / WA	in Bearbeitung

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 16.05.2017

023/2017	16.02.2017	CSU Fraktion	Wiederinbetriebnahme des Parkplatzes gegenüber den „Erlangen Arcaden“	VI / 61 V	in Bearbeitung
027/2017	22.02.2017	SPD Fraktion FDP Fraktion Grüne Liste	Sozialer Wohnungsbau auf dem ehemaligen Gelände der Fa. Wassermann	VI / 61 VI / 63	für TO UVPA Mai gemeldet
036/2017	29.03.2017	SPD Fraktion	Lärmschutz am Adenauerring	VI / 61 VI/66, I/31	in Bearbeitung
037/2017	30.03.2017	CSU Fraktion	Finanzierung StUB – VGN fordert mehr Geld für Bus und Bahn	VI / ZV StUB	für TO UVPA Mai gemeldet
038/2017	30.03.2017	CSU Fraktion	Tunnel oder Einhausung an der A 73 in Bruck zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Autobahnkreuz Erlangen/Fürth	VI / 61	in Bearbeitung
039/2017	30.03.2017	CSU Fraktion	Lärmschutz Tennenlohe	VI / 23	in Bearbeitung
047/2017	24.04.2017	SPD Fraktion	Prüfung der Realisierbarkeit einer „Grünbrücke“ über die A 73 bei Bruck	VI / 61	in Bearbeitung

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
Referat VI

Verantwortliche/r:
Referat VI

Vorlagennummer:
VI/104/2017

Bewohnerparken Friedrich-Bauer-Straße - Anfrage aus der 3. Sitzung des UVPA

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

In der 3. Sitzung des UVPA hat Frau StRin Traub-Eichhorn angefragt, wie der Sachstand hinsichtlich der Einführung des Bewohnerparken im Bereich Friedrich-Bauer-Straße ist bzw. ob hier wieder eine Prüfung erfolgen könne.

Hierzu nimmt die Verwaltung folgendermaßen Stellung:

Wie in der Übersichtskarte im Anhang zu sehen ist, gibt es aktuell neun Bewohnerparkgebiete in Erlangen.

Pro Jahr kann lediglich ein neues Gebiet dahin gehend überprüft werden, ob dort ebenfalls Bewohnerparken eingeführt wird. Der Grund dafür ist, dass diese Entscheidung auf einer sehr aufwändigen Parkraumanalyse (Kennzeichenerfassung) basiert.

In der Übersichtskarte sind neben den bestehenden Gebieten auch die in Planung befindlichen Gebiete eingezeichnet.

P1 – Brüxer Straße soll, sobald die Baumaßnahmen in der Brüxer Straße abgeschlossen sind, überprüft werden (voraussichtlich 2018).

P2 – Komotauer Straße soll zeitgleich überprüft werden.

→ Ggf. soll das bestehende Bewohnerparkgebiet 6 um die beiden Plangebiete P1&P2 erweitert werden

→ Ggf. muss das neue, größere Bewohnerparkgebiet 6 anschließend in zwei Teile untergliedert werden, um die rechtlichen Vorgaben zur maximalen Ausdehnung einzuhalten

P3 – An den Kellern wurde bereits überprüft. Es läuft aktuell der verwaltungsinterne Abstimmungsprozess zum weiteren Vorgehen.

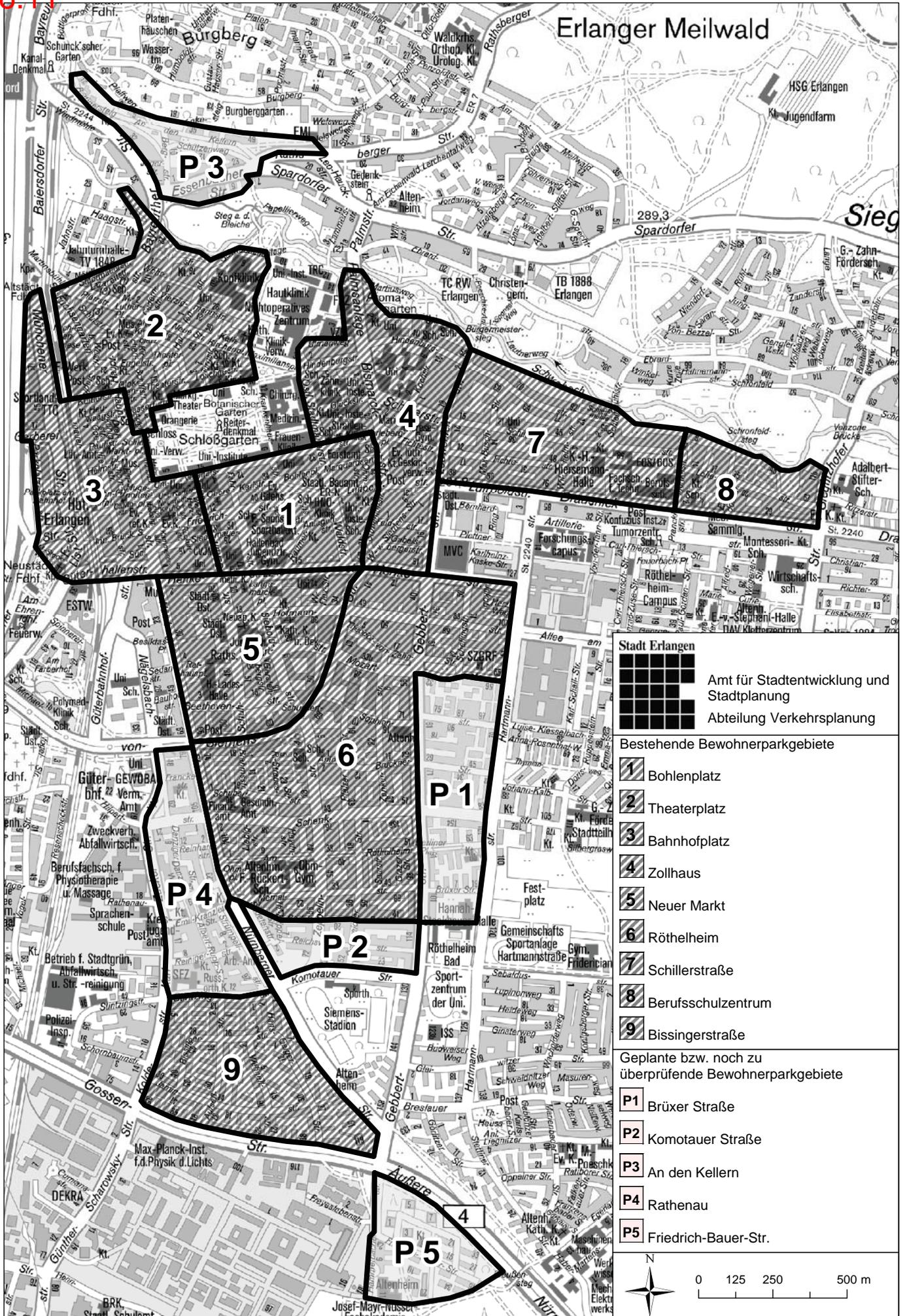
P4 – Rathenau: Überprüfung 2017 oder 2018

P5 – Friedrich-Bauer-Straße: Überprüfung 2019 oder 2020

Anlagen: Übersichtsplan

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang



Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
Ref. VI

Verantwortliche/r:
Referat VI

Vorlagennummer:
VI/105/2017

Finanzierung StUB - VGN fordert mehr Geld für Bus und Bahn - Antrag der CSU-Stadtratsfraktion 037/2017

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Stellungnahme der Verwaltung und des Zweckverbandes StUB wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 037/2017 der CSU-Fraktion ist bearbeitet.

II. Begründung

Sachbericht

Die Geschäftsleitung des ZV StUB wird sich am 16. Mai im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss vorstellen und einen Sachstandsbericht geben.

Zu dem Fraktionsantrag nimmt die Geschäftsleitung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn wie folgt Stellung:

Die grundsätzliche Fortführung der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) war im Jahr 2016 Gegenstand der Verhandlungen zu den Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Als Ergebnis wurde verlautbart, dass die bisherige Befristung der Mittel auf das Jahr 2019 aufgehoben werden soll. Hierzu wurde ein Gesetzgebungsverfahren eingeleitet, das im Bundestag in 1. Lesung behandelt wurde (Bundestags-Drucksache 18/11131, hier die Änderung des Art. 125c GG). In der Plenardebatte zur 1. Lesung wurde dieser Teil der Grundgesetz-Änderung von keinem Redner in Frage gestellt (218. Sitzung am 16. Februar 2017, Debatte zu den Tagesordnungspunkten 3a bis 3c und Zusatzpunkt 2).

Die Förderung des straßenbündigen Bahnkörpers ist nicht Gegenstand des derzeitigen Gesetzgebungsverfahrens. Eine entsprechende Initiative würde vom ZV StUB begrüßt werden. Eine zügige Entscheidung würde für alle betroffenen Projekte Planungssicherheit bringen.

Auf der Ebene des Freistaates Bayern hat Staatssekretär Eck für die Oberste Baubehörde im StMI die Förderung der Stadt-Umland-Bahn auf die schriftliche Anfrage des Abg. Markus Ganserer vom 2.2.2017 (Antwort des StMI vom 6.3.2017) erneut bestätigt. Die Planungen der Staatsregierung sähen laut dieser Antwort vor, dass gegebenenfalls ausfallende Bundesanteile durch Mittel des Freistaats zu tragen seien, falls die Gesamtmittelausstattung des GVFG-Bundesprogramms nicht für alle Projekte ausreicht.

Anlagen: Fraktionsantrag 037/2017 mit Anlage

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister

Dr. Florian Janik

Rathaus

91052 Erlangen

<u>Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO</u>	
Eingang:	30.03.2017
Antragsnr.:	037/2017
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	VI/ZV StuB
mit Referat:	

30. März 2017/AB

Antrag

hier: Finanzierung StUB - VGN fordert mehr Geld für Bus und Bahn

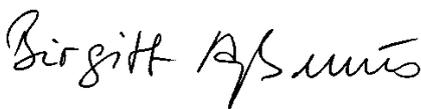
Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

einem Bericht in der Süddeutschen Zeitung konnten wir entnehmen, dass die Finanzierung der StUB nicht gesichert ist. Es wurde hier Bezug genommen auf eine Pressekonferenz des VGN vom 21.03.2017 (siehe Anlage).

Zusätzlich ist ja auch die Förderung der Finanzierung der Gleise im Straßenbett nicht entschieden.

Wir bitten um einen Sachstandsbericht zum Thema StUB, auch hinsichtlich der Tatsache, dass mittlerweile eine Geschäftsstelle mit Geschäftsführer eingerichtet wurde.

Mit freundlichen Grüßen



Birgitt Aßmus
Fraktionsvorsitzende



Jörg Volleth
stv. Fraktionsvorsitzender



Gabriele Kopper
stv. Fraktionsvorsitzende

Anlage

21. März 2017, 19:05 Uhr Nürnberg

VGN fordert mehr Geld für Bus und Bahn

21.3.17

Der Verkehrsverbund Großraum ^{Nbg.} (VGN) hat für den Ausbau des Bus- und Bahnnetzes in der Region deutlich mehr Bundesmittel gefordert. Andernfalls werde man mit den regionalen Bahn-Ausbauprojekten "in große Schwierigkeiten kommen", warnte der VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder am Dienstag auf der Jahrespressekonferenz seines Unternehmens. Als Beispiel nannte er die geplante Stadt-Umland-Bahn im Raum Erlangen, Pläne für eine Stadtbahn im Süden Nürnbergs sowie die S-Bahn-Strecken nach Hersbruck und Neustadt/Aisch. Zwar sei man froh, dass sich Bund und Länder darauf geeinigt hätten, den Ausbau von regionalen Bus- und Bahnnetzen im Rahmen des sogenannten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes grundsätzlich weiter zu fördern. Die Höhe der dafür bereit gestellten bundesweiten Mittel lägen allerdings seit 1997 unverändert bei 330 Millionen Euro - und sollen bis zum Jahr 2025 auf diesem Niveau eingefroren bleiben. Angesichts der gestiegenen Baukosten und des aufgelaufenen Investitionsstaus seien eigentlich 500 Millionen Euro notwendig.

Sie waren hier: <http://www.vgn.de/664076ec-3b00-a84f-09df-83698713fa1e>



Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Finanzielle Basis für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur gesichert - VGN sieht noch weiteren Handlungsbedarf

Von Fortschritten beim weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur berichtet VGN-Geschäftsführer Andreas Mäder auf der Jahrespressekonferenz des Verkehrsverbundes Großraum Nürnberg, am Dienstag, 21. März 2017. Nach Jahren der Ungewissheit über den Fortbestand der wichtigsten Fördertöpfe für die großen Bauprojekte im Verbundgebiet ist deren Erhalt nun zumindest grundsätzlich gesichert. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren für die im September 2015 von Bund und Ländern vereinbarte Verlängerung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Dieses regelt die Förderung von Projekten mit einem Volumen von über 50 Millionen Euro durch Bundesmittel. Im Oktober 2016 erfolgte die Einigung beim Länderfinanzausgleich, mit der auch die Bereitstellung von Mitteln für kommunale Verkehrsprojekte und die Förderung durch die Länder geregelt wird. Um die Nahverkehrsprojekte im Kern der Metropolregion Nürnberg möglichst vollständig realisieren zu können, sieht der VGN aber noch dringenden Handlungsbedarf auf Seiten der Gesetzgeber Bund und Land. Davon betroffen sind die Stadt-Umland-Bahn Erlangen, die Nürnberger Stadtbahn nach Kornburg und zur Brunecker Straße und der Ausbau der Schienenstrecken Nürnberg – Hersbruck sowie Nürnberg – Neustadt an der Aisch nach S-Bahn-Standard.

Erfreut zeigt sich der VGN über die Berücksichtigung von drei Schienenstrecken im Bundesverkehrswegeplan 2030. Damit ergeben sich auch neue Chancen für das System der S-Bahn Nürnberg. Voran geht es bei der Barrierefreiheit im Regionalbahnnetz. Mit dem Bayern-Paket II fördern der Freistaat und die DB den Umbau von fünf Bahnhöfen im Gebiet des VGN.

Ausreichende Finanzierung sicherstellen

Mit der Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bis 2025 stellt der Bund weiterhin 330 Millionen pro Jahr für den Infrastrukturausbau in Deutschland zur Verfügung. Die Erleichterung wird dadurch gedämpft, dass die GVFG-Mittel sich seit 1997 auf diesem Niveau befinden und der Gesetzesentwurf ein weiteres Einfrieren des Betrags bis mindestens 2025 vorsieht. Angesichts der enorm gestiegenen Baukosten und des aufgelaufenen Investitionsstaus ist eine Anpassung dringend erforderlich. Weiterhin nicht berücksichtigt sind Unterhalt und Sanierung bestehender Anlagen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hält eine Anhebung auf jährlich 500 Millionen jährlich für notwendig. „Dieser Forderung schließen wir uns an, denn sonst werden wir mit unseren regionalen Ausbauprojekten große Schwierigkeiten bekommen“, bekräftigt Mäder. Die Hoffnungen liegen nun auf den Initiativen des Bundesrats und der Verbände im laufenden Gesetzgebungsverfahren.

Politischer Handlungsbedarf besteht auch bei den Mitteln des Freistaats für die Förderung der kommunalen Verkehrsprojekte. Zwar erhalten die Länder nach dem neu ausgehandelten Bund-Länder-Finanzausgleich für die 2019 wegfallenden Entflechtungsmittel weiterhin 1,3 Milliarden aus dem Umsatzsteuertopf. Aber diese Gelder sind nicht mehr zweckgebunden für den Nahverkehr und könnten als Haushaltsmittel in ganz anderen Bereichen eingesetzt werden. „Um die dringenden Investitionen in den kommunalen ÖPNV abzusichern, muss die Zweckbindung im Landesgesetz fixiert werden“, so Mäder weiter. Bayern wird durch den neu

ausgehandelten Länderfinanzausgleich zudem noch zusätzlich um 1,35 Milliarden Euro entlastet. Hier gibt es aber bereits Äußerungen, dass die Entlastungen für den Abbau von Altschulden verwendet werden sollen.

Das Thema ÖPNV-Finanzierung muss man zusätzlich zur regionalen Sicht auch global betrachten. Nach dem im November 2016 ratifizierten Pariser Klimaschutzabkommen hat man sich in Deutschland zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren. Als einziger Sektor leistet der Verkehr bislang keinen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Ohne einen leistungsfähigen ÖPNV wird das nicht gelingen.

Unterschiedliche Entwicklung bei Bus und Bahn

Am erfreulichsten ist die Lage bei den Regionalisierungsmitteln für das SPNV-Angebot. Der Anteil Bayerns soll von den 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2015 sukzessive bis 2030 auf 1,6 Milliarden angehoben werden. Dazu kommt, dass der stetige Anstieg der Trassenpreise für die Schienenstrecken auf die Höhe der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel (1,8 Prozent) begrenzt ist. „Wir erhoffen uns nun die von Zweckverband (ZVGN) geforderten zusätzlichen Verbindungen im S-Bahn-Verkehr in den Nachtstunden. Die Zusage für den durchgehenden 20-Minuten-Takt auf der S2 nach Altdorf ist am 16. März 2017 im Wirtschaftsausschuss des Landtags zu unserer Freude bereits erfolgt“, berichtet Mäder.

Nach wie vor prekär ist die Situation im allgemeinen ÖPNV. Das betrifft zum einen die wirtschaftliche Lage der Stadtverkehre mit ihren umfangreichen Verkehrs- und Serviceangeboten. Zu einer existenziellen Frage für die Verkehrsunternehmen in den ländlichen Gebieten entwickelt sich der demografische Wandel. Durch rückläufige Schülerzahlen schmilzt die wirtschaftliche Basis zusehends. Immer mehr Buslinien lassen sich ohne Zuschüsse nicht mehr betreiben und müssen im Wettbewerb vergeben werden. Hier sind künftig innovative Verkehrskonzepte erforderlich, mit Linienverkehren auf den starken Achsen, bedarfsorientierter Bedienung in der Fläche, bis hin zu autonom fahrenden Verkehrsmitteln.

Chancen für die S-Bahn

Als großen Erfolg wertet der VGN die Aufnahme der Elektrifizierung der Schienenstrecke Nürnberg – Marktredwitz sowie des Ausbaues mit einem dritten Gleis in den Streckenabschnitten Siegelsdorf – Fürth und Feucht – Neumarkt in den Bundesverkehrswegeplan 2030 mit der hohen Kategorie „vordringlicher Bedarf – mit bzw. ohne Engpassbeseitigung“. Der Plan hat zwar in erster Linie den Fern- und Güterverkehr im Fokus. Auf den drei Schienenstrecken ergeben sich damit aber große Chancen für einen stabileren Betrieb und weiteren Ausbau des Nürnberger S-Bahn-Netzes. Die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale ist die entscheidende Voraussetzung für einen Ausbau nach S-Bahn-Standard auf der rechten Pegnitzstrecke. Nur mit einem schon vorhandenen Fahrdrabt würde sich ein Ausbau der Strecke nach Hersbruck und Neuhaus sowie auf den beiden Nebenstrecken nach Schnaittach und Simmelsdorf realisieren lassen. Größtes Sorgenkind im Netz ist die durch Fern- und Güterverkehr aufs höchste belastete Strecke Nürnberg – Würzburg. Das dritte Gleis zwischen Fürth und Siegelsdorf würde Spielräume auch für den Nahverkehr schaffen. Der VGN wird sich im Gespräch mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft dafür einsetzen, dass der Ausbau der beiden Schienenstrecken im Sektor West und Nordost neu auf der Basis eines 20/40-Minuten-Taktes untersucht wird. Die Strecke Nürnberg – Neumarkt kann durch das dritte Gleis künftig so entlastet werden, dass die S-Bahn dann mit einem durchgehenden Takt gefahren werden kann. Derzeit muss der Takt jede zweite Stunde wegen des durchfahrenden IC unterbrochen werden.

Barrierefreiheit im Regionalbahnnetz

Eine gute Nachricht erreichte den VGN im Dezember 2016. Im gemeinsamen Aktionsprogramm für barrierefreie Stationsinfrastruktur (Bayern-Paket II) berücksichtigen der Freistaat Bayern und

die Deutsche Bahn. fünf VGN-Halte unter den zwölf geförderten Bahnhöfen. Dabei sollen Pleinfeld und Ansbach bis 2021 ausgebaut werden, bei Amberg, Pegnitz und Fürth werden die Planungen bis zur Baureife finanziert. Mit 75 Prozent übernimmt der Freistaat den Löwenanteil der Finanzierung. Das ist ein großer Erfolg für den VGN-Raum, denn alle Regierungsbezirke mussten berücksichtigt werden. Vorangegangen waren die Initiativen der ZVGN-Vorsitzenden und sowie mehrerer Landräte. Gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft hatte die Verbundgesellschaft eine Prioritätenliste abgestimmt, denn die vorhandenen Mittel reichen nicht, um die verbliebenen 123 von 167 Regionalbahnhalten im VGN entsprechend umzubauen. Beispiele für weitere Haltepunkte, die mit hoher Priorität auf der Agenda stehen, sind Siegersdorf und Bad Windsheim. Die Städte und Landkreise im VGN treiben die Barrierefreiheit im Busverkehr voran. Gerade an den Verknüpfungspunkten von Bus und Schiene ist der verstärkte Einsatz von Bund und Bahn weiter gefragt um hier nahtlose Übergänge zu schaffen.

Copyright VGN GmbH 2017

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/119/2017

Verkehrsentwicklungsplan: Ergebnisse Arbeitspaket Mobilitätsmanagement

Vorstellung der Ergebnisse durch den Gutachter Dr. Schreiner

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Amt 11, Amt 40, Abt. 13-4

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlass

Bestandteil der Bearbeitung des Meilensteins F1 MIV und Ruhender Verkehr des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen war es, Empfehlungen für ein Mobilitätsmanagement bei der Stadt Erlangen zu erstellen. Dieses Arbeitspaket ist nun weitgehend abgeschlossen und der Endbericht wird derzeit abgestimmt. Die vorliegenden Ergebnisse werden vom beauftragten Gutachter Dr. Schreiner (UA SSP-Consult / Gevas) in der Ausschusssitzung vorgestellt (siehe Anlage).

Zielsetzung

Mit dem generellen Ziel einer besseren und verträglicheren Abwicklung des Verkehrs z. B. durch Reduzierung von Pkw-Alleinfahrten oder der Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund mit Maßnahmen aus dem Bereich der Kommunikation durch Information, Beratung, Motivation, Bildung und Erziehung zum Thema Mobilität ist das Mobilitätsmanagement im Verkehrsentwicklungsplan verankert. Bei systematischem, flächendeckendem und dauerhaftem Einsatz des Mobilitätsmanagements können rund 5% des personengebundenen Quell-Ziel-Verkehrs vermieden oder auf den Umweltverbund verlagert werden. Als Ergänzung zu Maßnahmen der Verkehrsinfrastrukturplanung, der Verkehrsordnung sowie der Angebotsplanung liefert das Mobilitätsmanagement somit einen wichtigen Beitrag zur Förderung eines stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens.

Im Rahmen des VEPs wurden hierfür Empfehlungen zur Umsetzung von Pilotprojekten im Bereich des Betrieblichen Mobilitätsmanagements bei der Stadtverwaltung Erlangen sowie dem Universitätsklinikum Erlangen, des Schulischen Mobilitätsmanagements sowie zum systematischen und dauerhaften Einsatz eines stadtweiten Mobilitätsmanagements in Erlangen erarbeitet. Die Themenfelder des Mobilitätsmanagements wurden im Mai 2015 sowie im April 2016 in der 7. und 10. Sitzung des Forums Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt und diskutiert. Darüber hinaus fanden Abstimmungen mit Vertretern des Universitätsklinikums, der Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth, den Einrichtungen des Schulzentrums West sowie innerhalb der Verwaltung statt.

Umsetzung

Darauf aufbauend erfolgen bereits erste Umsetzungsschritte:

- Die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements bei der Stadtverwaltung Erlangen. Ziel hierbei ist es unter anderem, Arbeitswege der Mitarbeiter der Stadtverwaltung umweltverträglicher und effizienter zu gestalten. Damit sind nicht nur Kosten- und Zeiterparnisse sowie positive Gesundheitseffekte für die Beschäftigten und das Unternehmen zu erwarten, sondern auch eine Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit. Außerdem soll mit dem Projekt ein Anreiz für weitere Unternehmen in der Stadt zum Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements gegeben werden. Zur Umsetzung wurde im April 2017 bereits ein verwaltungsinterner Projektauftrag erteilt und parallel dazu wird die Einführung eines Jobtickets (VGN FirmenAbo) vorbereitet.
- Mit dem Universitätsklinikum fand ein Abstimmungstermin zum betrieblichen Mobilitätsmanagement statt.
- Es erfolgte die Initiierung eines Pilotprojekts zum schulischen Mobilitätsmanagement am Schulzentrum West. Grundlage hierfür bildet eine Befragung zur Schülermobilität, deren Ergebnisse in den betroffenen Fachausschüssen im dritten Quartal vorgestellt werden. Im Rahmen des Modellprojektes werden auf dieser Grundlage konkrete Maßnahmen für das schulische Mobilitätsmanagement erarbeitet.
- Die Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth strebt an, für ihre Gemeinden ein Mobilitätsmanagementkonzept erstellen zu lassen. Auf Grund der verkehrlichen Verflechtung mit Erlangen wird eine enge Zusammenarbeit angestrebt.

Weiteres Vorgehen

Als langfristiges Ziel wird die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes Mobilitätsmanagement unter Einbeziehung des Umlands für die Stadt Erlangen und die Schaffung der notwendigen Strukturen (Budget, Personal, Arbeitsgremien etc.) für einen dauerhaften und systematischen Einsatz eines stadtweiten Mobilitätsmanagements in Erlangen angestrebt. Nur durch einen dauerhaften Einsatz des Mobilitätsmanagements in Erlangen kann das gesamte Potenzial zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität genutzt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Ergebnispräsentation Arbeitspaket Mobilitätsmanagement – VEP Erlangen
(Dr. Schreiner)

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen Meilenstein F Teilbereich MIV und ruhender Verkehr

Teil Mobilitätsmanagement

Stadt Erlangen
Stadtratssitzung 16.5.2017

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Übersicht

- Auftrag
- Vorgehensweise
- Ergebnisse
- Empfehlungen



Auftrag

- Was kann man in Erlangen machen, um das Verkehrsangebot (Infrastruktur, Dienste, Parkraummanagement) im Sinne einer Förderung nachhaltiger Mobilität durch „weiche Maßnahmen“ zu ergänzen und in Wert zu setzen?
 - Pilot 1: Mobilitätsmanagement beim Universitätsklinikum Erlangen (UKE)
 - Pilot 2: Mobilitätsmanagement am Schulzentrum West (s.a. Stadtratsanträge)
 - Pilot 3: Mobilitätsmanagement bei der Stadtverwaltung Erlangen
- Wie kann das Thema Mobilitätsmanagement in Erlangen inhaltlich, aber auch organisatorisch aufgezogen werden?

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Vorgehensweise

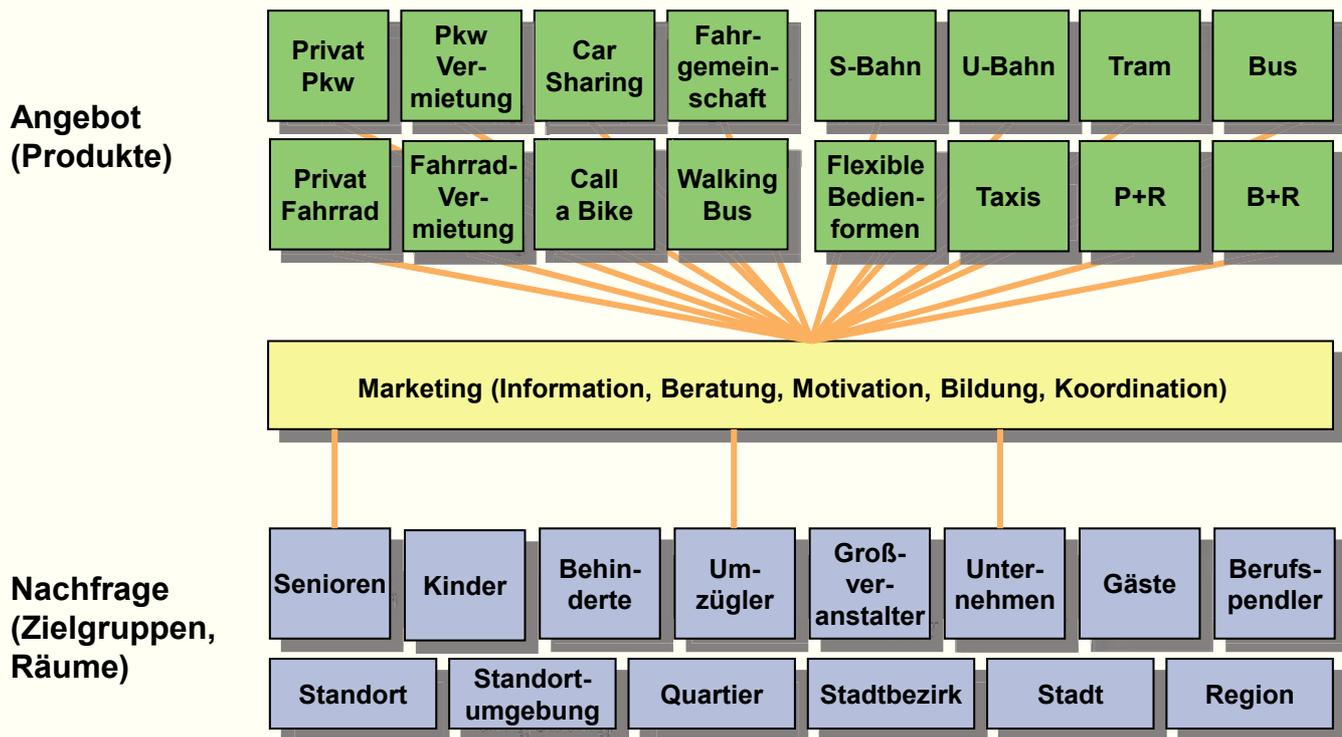
- Bestandsaufnahme und Auswertung politischer Aufträge und Vorarbeiten der Verwaltung
- Erarbeitung eines gemeinsamen Verständnisses von Mobilitätsmanagement
- Definition von Zielgruppen, Methoden und Maßnahmen
- Entwicklung von Empfehlungen für konkrete Pilotprojekte
- Entwicklung von Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements zu einem neuen, vollwertigen und dauerhaften Instrument der Verkehrsentwicklungsplanung in Erlangen

Dr. Martin Schreiner

69/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Funktionsweise Mobilitätsmanagement



Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Wirkungspotenzial von Mobilitätsmanagement

5%...

... des personengebundenen Quell-Zielverkehrs

... bei systematischem, flächendeckendem dauerhaften Einsatz

Dr. Martin Schreiner

70/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Empfehlungen zu den gewünschten Pilotprojekten

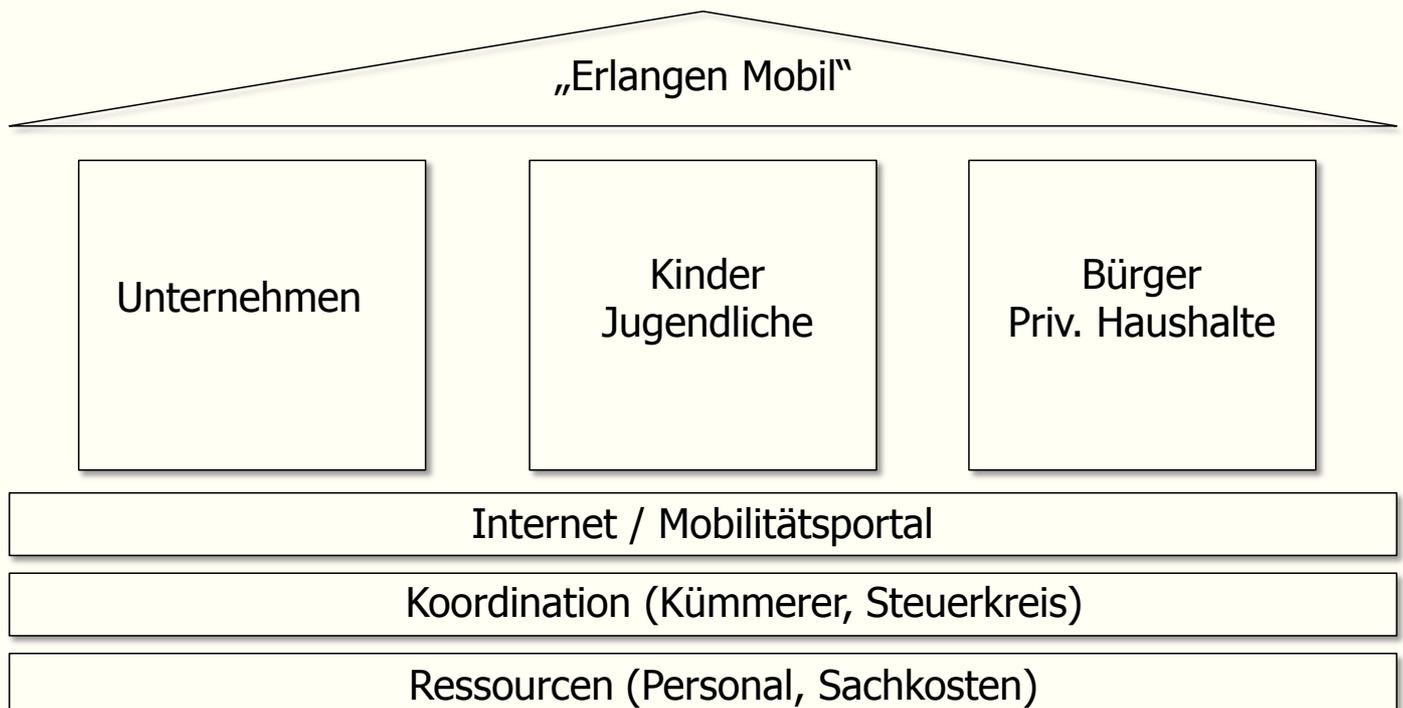
Derzeit nicht sinnvoll

Pilotprojekt	Sachstand	Empfehlung
BMM UKE		
BMM Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Große Kooperationsbereitschaft • Vorbildfunktion • Viele geeignete Ansatzpunkte sowohl was Anlass als auch Inhalt angeht • Hohe Nutzerakzeptanz, Mitarbeitermotivation • Kooperation mit Umland, Verwaltungsgemeinschaft Uttenreuth, beispielhaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinnvoll • Sorgfältige Arbeitsweganalyse sehr wichtig für Maßnahmenentwicklung und Wirkungsnachweis
MM Schulzentrum West	<ul style="list-style-type: none"> • Große Kooperationsbereitschaft • Mittlerer Problemdruck • Vorerfahrungen und engagierte Beteiligte durch Verkehrserziehung und Polizeiarbeit • Verkehrssicherheit als Kernthema • Übergang auf weiterführende Schulen ein mögliches Schwerpunktthema 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinnvoll • Vorerfahrungen aufgreifen • Infrastruktur mit einbeziehen • Entwicklungsstufen durchgängig begleiten

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Empfehlungen für ein Gesamtkonzept „Erlangen Mobil“



Dr. Martin Schreiner

72/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Beispiel

Direkt- und Dialogmarketing für...

- Neubürgerinnen und Neubürger
- ansässige Bürger (anlass- und raumbezogen)

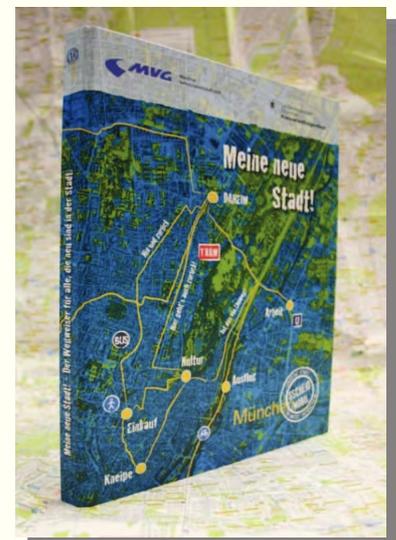
Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Beispiel: Direkt- und Dialogmarketing für Neubürger

- Kooperationsprojekt mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und vielen weiteren Partnern (seit 2006)
- Ca. 43.000 Haushalte/a
- Jeder Haushalt bekommt ein individuell angepasstes Angebot

Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat und Münchner Verkehrsgesellschaft



Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Ankunft

- Neu in der Stadt....



Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat
und Omiphon GmbH, Leipzig

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Anmeldung bei der Meldebehörde (Kreisverwaltungsreferat)

Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat
und Omiphon GmbH, Leipzig

- Zusendung Begrüßungsordner
 - Übersicht über alle wichtigen Informationen rund um Mobilität in München
 - Servicekarte für die Bestellung eines kostenlosen Testtickets für den ÖV in München sowie zahlreiche Materialien nach individuellen Interessen
 - MVG Stadtplan
 - Verkehrslinienplan ÖV
 - Tariffinformationen und Spezialangebote
 - Radl Stadtplan
 - München zu Fuß auf kulturell und historisch interessanten Routen
 - P&R, B&R
 - Freizeittipps mit dem Regionalverkehr
 - ... Und vieles mehr...



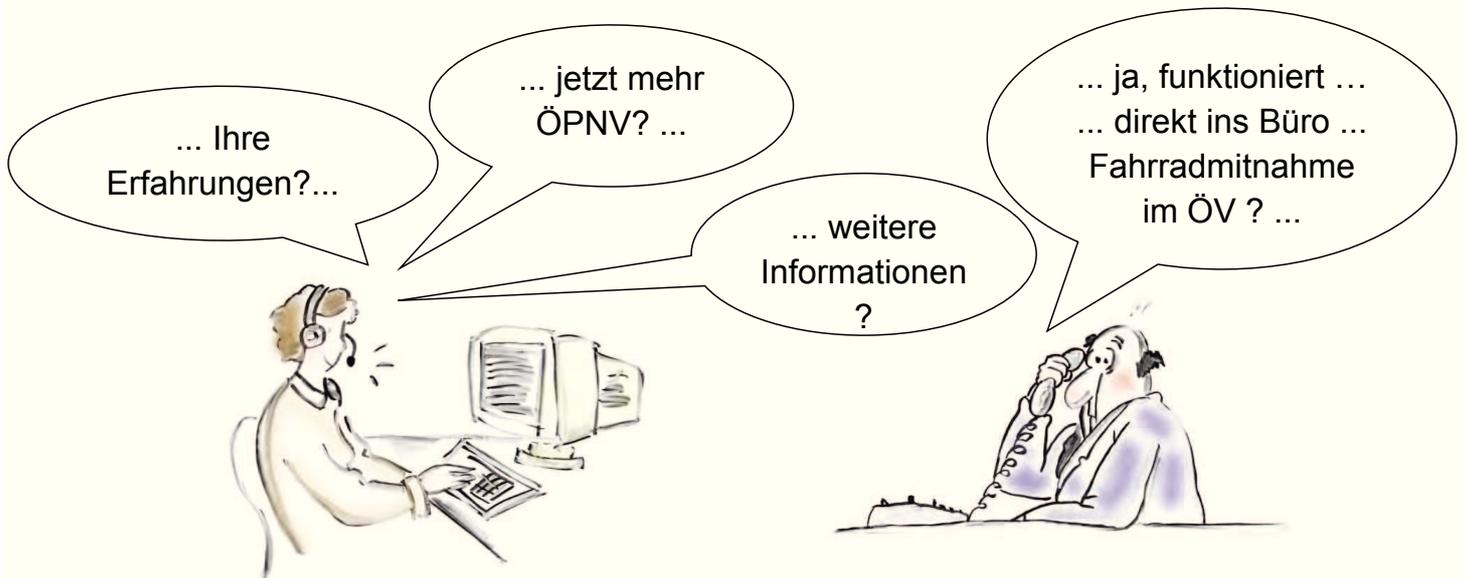
Dr. Martin Schreiner

74/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Persönliche Mobilitätsberatung (telefonisch)

- Einige Wochen später: Persönlicher Anruf durch geschulte Mobilitätsberater



Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat und Omiphon GmbH, Leipzig

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Servicekarte

- Bestellung von Informationsmaterial und Bereitstellung der Kontaktdaten (Telefonnummer)



Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat und Omiphon GmbH, Leipzig

Dr. Martin Schreiner

75/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Verkaufsgespräch

- Abschluss von Aboverträgen für den ÖV, CarSharing-Migliedschaften etc.



Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat und Omiphon GmbH, Leipzig

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Evaluation: Modal Split (Anteil an allen Wegen)

Quelle: LH München, Kreisverwaltungsreferat

Modal Split (Wege)	Kontrollgruppe (n=324)	Interventionsgruppe (n=297)	Veränderung
Fahrrad und zu Fuß	32,9 %	29,4 %	- 3,5 %
ÖV	33,7 %	41,3 %	+ 7,6 %
PKW	30,3 %	27,0 %	- 3,3 %
Sonstige	3,1 %	2,3 %	- 0,8 %
Gesamt	100 %	100%	0%

Dr. Martin Schreiner

76/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

- Reduktion Pkw-km/a: 80 Mio. (= ca. 1% des KFZ-Verkehrsaufwands)
- Reduktion CO2: 12.000 Tonnen
- Einsparung volkswirtschaftlicher Kosten (n. EWS): 16 Mio. €
- Betriebswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis: 2:1
 - 12 Euro Kosten / HH
 - 23 Euro Mehreinnahmen durch verstärkten Ticketverkauf
- Positives Image (Bürgerservice, Willkommen)

Reaktionen

Quelle: LH München,
Kreisverwaltungsreferat

Ein Lob der Stadt!
Das ist mal
wirklich eine gute
Idee!
mit freundlichen Grüßen

Vielen Dank und
eine schöne OP ☺

Sehr nette Aktion!
Vielen Dank

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich bedanke mich recht herzlich für das gute Informationsangebot,
welches ich bald bekommen werde ☺
und freue mich darauf, endlich mehr über
die HVG zu erfahren und einen besseren Ein-
blick zu bekommen (hoffe ich). Danke im
Vorfeld

Servicekarte

Testen Sie eine Woche lang kostenlos Busse und Bahnen in München mit unserem Schnupperticket, der IsarCardWoche! Beachten Sie dazu bitte die Rückseite!

München wird »Gscheid mobil«

Neue Kampagne der Stadt - CSU spricht von »Elektromobilität«



Die Stadt München hat eine neue Kampagne für die Elektromobilität gestartet. Die CSU spricht von »Elektromobilität«.

1,2 Millionen Euro für Mobilitätsmanagement

Professionelle Beratung zum Verkehrsangebot

Stadt will mehr Münchner zu ÖPNV-Nutzern machen

Von Christiane Richter

Die Stadt München hat einen Vertrag für ein Mobilitätsmanagement abgeschlossen. Die Stadt will mehr Münchner zu ÖPNV-Nutzern machen.

MVG-Packerl für Neubürger

Neue Pakete für die Stadt München



Die Stadt München hat neue Pakete für die MVG entwickelt. Diese Pakete sind für Neubürger gedacht.

Gscheid mobil in München - so flutscht's

Stadt bietet neuen Service für alle Neubürger

Die Stadt München bietet einen neuen Service für alle Neubürger. Dieser Service ist als »Gscheid mobil« bekannt.

Zuagroaste sollen den MVV benutzen

„G'scheid mobil in München“: Pilotversuch mit 5000 Neubürgern



Die Stadt München hat einen Pilotversuch mit 5000 Neubürgern durchgeführt. Diese Neubürger sollen den MVV benutzen.

Verkehrsinfos für 85 000 Zugezogene

Stadt startet Pilotprojekt »Neubürgerpaket«

Die Stadt München hat ein Pilotprojekt für 85.000 Zugezogene gestartet. Dieses Projekt ist als »Neubürgerpaket« bekannt.

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Fazit I

- Entwicklung und regelmäßige Fortschreibung eines Gesamtkonzepts
- Information von Entscheidungsträgern, Verwaltung, Mobilitätsdienstleistern und Interessengruppierungen
- Schaffung adäquater Arbeitsstrukturen
 - Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagers
 - Einrichtung eines Steuerkreises mit hochrangiger Führung und unter aktiver Beteiligung des Öffentlichen Verkehrs
 - Einrichtung eines Arbeitskreises für die Zusammenarbeit auf Fachebene und unter aktiver Beteiligung des Öffentlichen Verkehrs
 - Bereitstellung der notwendigen Ressourcen (Personal- und Sachkosten)
- Entwicklung einer Dachmarke für das Mobilitätsmanagement

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Fazit II

- (Weiter-)Entwicklung der Mobilitätsmanagementinstrumente und –maßnahmen
 - Direkt- und Dialogmarketing für private Haushalte (zielgruppen- und anlassbezogen)
 - Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche an Kindertagesstätten und Schulen
 - Mobilitätsmanagement für Unternehmen
 - Mobilitätsportal für die Stadt Erlangen
- Qualitätssicherung, Evaluation und Monitoring
- Professionelle Umsetzung durch externe auf Zielgruppen und Instrumente spezialisierte Berater und Agenturen

Fazit III

- Verzahnung mit den anderen Feldern der Verkehrsplanung und der Verkehrsordnung
- Verzahnung mit dem Kommunikationskonzept und dem Stadtmarketing der Stadt Erlangen
- Erfahrungsaustausch mit anderen Städten und der nationalen und internationalen Fachwelt
- ... das Ganze in einem sich wiederholenden, lernenden, rolierenden Prozess...

Optional: Film „München - Gscheid Mobil“

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Warum die zentrale Rolle der Öffentlichen Hand?

- Glaubwürdigkeit bei Bürgerinnen und Bürgern
 - Autorität und Seriosität
 - Solidarität und Identifikation mit der eigenen Stadt
 - Meldedaten / Datenschutz
- Eigentümerin der ÖPNV-Betreiber und im Rahmen der Planungshoheit verantwortlich für viele maßgebliche Rahmenbedingungen
- Neutralität gegenüber den übrigen Mobilitätsdienstleistern und Interessensverbänden (Koordinierung)
- Bürgerperspektive (Multimodalität)

Dr. Martin Schreiner

80/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement

www.depomm.de

The screenshot shows the DEPOMM website homepage. At the top, there is a navigation menu with links for 'ÜBER UNS', 'DECOMM', 'INFOTHEK', 'TERMINE', and 'NEWSLETTER'. Below the menu is a large banner image with a blue and white abstract design. The main heading reads 'DECOMM 2016 Die fünfte Deutsche Konferenz zum Mobilitätsmanagement'. To the right of the heading are three small 'A' icons. Below the heading, there is a paragraph of text: 'Unter dem Motto „Mobilitätsmanagement für Lebenswerte Städte und Gemeinden“ findet am 22. und 23. September 2016 in Darmstadt die fünfte Deutsche Konferenz zum Mobilitätsmanagement (DECOMM) statt. Wie auch in den vergangenen Jahren ermöglicht auch die DECOMM 2016 einen Austausch aller Akteure zu aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsmanagement in Deutschland.' To the right of this text is a 'Call for Paper' button. Below the text, there is a link to 'DECOMM 2016 - Call for Paper' with a PDF icon and the text 'Format: PDF, Size: 89.98 KB'. At the bottom of the page, there is a small paragraph: 'Mit dem diesjährigen Themenschwerpunkt soll vor allem auch der Lösungsbeitrag des Mobilitätsmanagements für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung aufgezeigt und das'.

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement

www.epomm.eu

The screenshot shows the EPOMM website homepage. At the top, there is a navigation menu with links for 'Home', 'About', 'Countries', 'Events', 'Tools+Service', 'Downloads', 'News', and 'Links'. Below the menu is a large banner image with the EPOMM logo and the text 'Managing mobility for a better future' and 'European Platform on Mobility Management'. The main content area is divided into several sections. On the left, there is a section titled 'Our main goals are:' with a list of goals: 'To make mobility environmental friendly, socially just and economical' and 'To promote and further develop Mobility Management in Europe'. To the right of this list is a link to 'see also EPOMM Manifesto'. Below the goals, there are three featured items: 'ECOMM 2016 Call for Presentations' and 'ECOMM 2015 Declaration of Utrecht' with an ECOMM logo; 'New editions: MM for companies' and 'ECOMM 2016' with an E-news logo and 'E-update'; and '2nd SUMP conference All Presentations' and 'Latest e-update: Mobility Management and SUMP, network developments' with an ENDURANCE logo. To the right of these items is a section titled 'Member Countries' with a map of Europe. Below the map is a section titled 'National Focalpoints' with the logo of the 'MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE'.

Dr. Martin Schreiner

81/90

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Kontakt



Kontakt als freier Berater:

Dr. Martin Schreiner
Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung
Anton-Geisenhofer-Straße 15
D-81825 München
Festnetz: +49 (0)89 30702839
Mobil: +49 (0)176 43462131
Email: post@mschreiner.de

Kontakt als Angestellter der LH München:

Kreisverwaltungsreferat, Straßenverkehrsbehörde
Leiter Strategische Projekte und Grundsatzangelegenheiten
Implerstraße 9, Zi. A 115
81371 München
Tel: +49 (0)89 233-39960
Mobil: +49 (0)1520 1657979
PC-Fax: +49 (0)89 233-989-39960
Email: martin.schreiner@muenchen.de

Dr. Martin Schreiner

Mobilitätsmanagement
Strategisches Verkehrsmanagement
Kommunalberatung

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/168/2017

Maßgaben für eine mögliche Bebauung Am Eichenwald

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	21.03.2017	Ö	Empfehlung	abgesetzt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	21.03.2017	Ö	Beschluss	abgesetzt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2017	Ö	Empfehlung	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2017	Ö	Beschluss	vertagt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Eine angemessene und verträgliche Bebauung Am Eichenwald (Flurstück Nr. 1226, Gemarkung Erlangen) kann unter Berücksichtigung folgender Maßgaben ermöglicht werden:

- max. zwei zweigeschossige Gebäude mit großzügigen Freiflächen mit einer Grund- und Geschossfläche im Maß der umgebenden Bebauung
- weitgehender Erhalt des vorhandenen Baumbestandes
- evtl. Einbindung der Streuobstwiese
- Herstellung der verkehrlichen und technischen Erschließung auf Kosten des Eigentümers
- Standortprüfung für eine dreigruppige Kindertageseinrichtung für Kinder zwischen 0 und 6 Jahren
- bei der Erstellung eines Bebauungsplanes wird auf die bestehende Beschlusslage zu gefördertem Wohnungsbau verwiesen – auch hier soll bei Neuschaffung von Wohnungsbau 25 % der Wohnfläche als geförderter Wohnungsbau realisiert werden

Der mit der Verwaltung abgestimmte Bebauungsvorschlag des Vorhabensträgers ist nach einem Wettbewerbsverfahren dem UVPA zur Zustimmung vorzulegen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Eigentümer des Flurstückes 1226 (Anlage 1) ist an das Baureferat herangetreten mit dem Wunsch im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 197 – Am Eichenwald – im Bereich des Flurstückes 1226 eine Bebauung zu ermöglichen. Das Grundstück ist 8336 qm groß und bis auf

eine Nebenanlage derzeit unbebaut. Ein Großteil der Fläche wird als Streuobstwiese genutzt. Außerdem fällt das Gelände stark nach Südosten ab. Im Folgenden wird die **Ausgangslage** für das Grundstück kurz skizziert:

Umgebung	<ul style="list-style-type: none"> – Bebauung im Bereich Am Eichenwald und Lerchentalweg geringere bauliche Dichte, überwiegend zweigeschossige Bebauung, großzügige Grundstücke mit großen Gärten – Bebauung an der Rathsbergerstraße mit höherer bauliche Dichte
Flächennutzungsplan der Stadt Erlangen 2003	<ul style="list-style-type: none"> – Grundstück ist im westlichen Teil als Grünfläche und im östlichen Teil als Wohnbaufläche dargestellt
Festsetzungen des Bebauungsplan Nr. 197 mit 1. Deckblatt	<ul style="list-style-type: none"> – reines Wohngebiet, jedoch kein überbaubare Grundstücksfläche – Erschließung nur durch einen Fuß- und Radweg, laut Bebauungsplan 4,5 m breit – angrenzendes Flurstück 1226/2: Baudenkmal, Baurecht festgesetzt (Baufenster, zwei Vollgeschosse zulässig, GRZ 0,2, GFZ 0,4, maximal 200qm Grundfläche und 400qm Geschossfläche bei einer Einfamilienhausbebauung und 250qm und 500qm bei einer Doppelhausbebauung, offene Bauweise, nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig)
Erhaltungssatzung Burgberg	<ul style="list-style-type: none"> – liegt im Geltungsbereich der Satzung
Denkmalschutz	<ul style="list-style-type: none"> – Einzeldenkmal Am Eichenwald 6 – Nähe zu Ensemble Burgberg
Erschließung	<ul style="list-style-type: none"> – Erschließung ist derzeit nicht gesichert – „Am Eichenwald“ ist als beschränkt-öffentlicher Weg gewidmet, der noch nicht erstmalig endgültig hergestellt und grundsätzlich nicht befahrbar ist
Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Geschützte Bäume mit mind. 80cm Stammumfang befinden sich an der nordöstlichen, nordwestlichen und südwestlichen Grundstücksgrenze sowie vor dem denkmalgeschützten Wohngebäudes Am Eichenwald 6 (geschützte Bäume an der Nordost- und Nordwestseite sind bereits im Bebauungsplan Nr. 197 zum Erhalt festgesetzt) – weitläufiger Villengarten mit extensiver Nutzung (Obstwiese). Zahlreiche Altbäume rahmen das Grundstück ein; in Form von Eichen, Kastanien, Douglasien und vor allem Rotbuchen, welche im urbanen Raum von Erlangen nahezu nicht mehr vorkommen. – In der aktuellen Stadtbiotopkartierung wurde das Grundstück als Teil der Biotop-Nr. 1284-23 erfasst. Der kartierte Bereich unterliegt allerdings nicht dem gesetzlichen Biotopschutz nach § 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung hat die **Rahmenbedingungen** für eine mögliche Bebauung des Grundstückes Am Eichenwald geprüft. Folgend wird der Rahmen nach Themenschwerpunkten gegliedert aufgezeigt.

Denkmalschutz	<ul style="list-style-type: none"> – Aufgrund der Ensemble- und Denkmalnähe ist ein besonderer Umgang mit dem Plangebiet erforderlich. Dabei sollte insbesondere auf die hochwertige Gesamtstruktur und den Parkcharakter reagiert werden. – Denkbar sind maximal zwei villenartige Baukörper in offener Bauweise, die sich in ihrer Dimensionierung am Denkmal orientieren.
----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Die Erschließung des Grundstücks sollte über das historische Portal im Westen erfolgen.
- Die Nachverdichtung sollte nur auf der Streuobstwiese ohne eine Veränderung der Topographie erfolgen und zu den Rändern ist ein Abstand zu halten.

Erschließung	<p>Verkehrlich</p> <ul style="list-style-type: none"> – Je nach Umfang der Bebauung wäre der Ausbau und Einstufung als Ortsstraße sinnvoll (Teile von Am Eichenwald) – Kostenübernahme durch Vorhabenträger wäre über städtebaulichen Vertrag/Erschließungsvertrag zu sichern <p>Technisch</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abwassertechnische Erschließung aufgrund der topographischen Verhältnisse über Jordanweg – Regenwasser, das nicht auf dem Grundstück versickert werden kann, könnte in den Kanal im Jordanweg nur gedrosselt eingeleitet werden und eine Regenrückhaltung wäre notwendig, da der Kanal bereits ausgelastet ist – Rückhaltung müsste auf dem Grundstück erfolgen – Anschlüsse Wasser und Elektrizität für Fl.-Nr. 1226/2 verlaufen durch das Plangebiet und sind zu berücksichtigen
Klimaschutz und Klimaanpassung	<ul style="list-style-type: none"> – Bei der Nachverdichtung von Städten stehen Klimaschutz und Klimaanpassung in einem Zielkonflikt. Eine qualitätsvolle Nachverdichtung ist im Sinne des Klimaschutzes zu befürworten. Die Erhaltung eines möglichst hohen Anteils an unversiegelter Fläche, Grünflächen und Baumbestand fördert hingegen die Klimaanpassungsfähigkeit urbaner Strukturen.
Immissionsschutz	<ul style="list-style-type: none"> – Orientierungswerte der DIN 18005 für WR und WA werden überschritten; Empfehlung: Lärmschutz durch architektonische Selbsthilfe
Soziales	<ul style="list-style-type: none"> – Lage im Krippenbezirk „D Zentrum – Nordost“ und im Planbereich „1 Innenstadt I“ (Kindergarten); bei beiden besteht weiterer Bedarf – Sicherung von Fläche (mind. 1300 qm) für Kita/Kindergarten für ca. 50 Plätze
Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Der Baumbestand im südwestlichen Bereich des Grundstücks und vor dem denkmalgeschützten Wohngebäudes ist zu erhalten. – Die Streuobstwiese ist als ökologisch sehr wertvoll einzustufen und sollte möglichst unbeeinträchtigt bleiben. – Jegliche Beeinträchtigung des Baumbestandes (Wald) auf dem angrenzenden städtischen Grundstück des Eichenwalds ist zu unterlassen. – Das Grundstück ist geprägt durch seine topographische Situation (Talmulde). Diese wurde bei Aufstellung des Bebauungsplanes im Jahr 1977 berücksichtigt. Die Talmulde wurde im direkten Anschluss an den Eichenwald bebauungsfrei gehalten. Das seinerzeitige Planungsziel darf bei einer Nachverdichtung grundsätzlich nicht aufgegeben werden – Die in der Biotopkartierung erfasste Fläche erfüllt eine wichtige Trittsteinfunktion im Biotopverbund „Burgberg-Eichenwald-Schwabachtal“. Daher ist darauf zu achten, dass ein möglichst hoher Anteil dieser Fläche erhalten bleibt bzw. nur ein untergeordneter Anteil einer weiteren Bebauung zugeführt wird, damit der Biotopverbund weiterhin gewährleistet wird. – Es wäre allenfalls vorstellbar, eine südliche Teilfläche - in westlicher Verlängerung der bestehenden Baugrenzen – für eine Bebauung zu nutzen.

Dem Vorhabenträger könnte lediglich eine zurückhaltende Bebauung des Grundstückes, vergleichbar mit der der östlichen Nachbargrundstücke unter Beachtung der vorher beschriebenen Belange ermöglicht werden:

- max. zwei zweigeschossiger Gebäude mit großzügigen Freiflächen mit einer Grund- und Geschossfläche im Maß der umgebenden Bebauung
- weitgehender Erhalt des vorhandenen Baumbestandes
- evtl. Einbindung der Streuobstwiese
- Herstellung der verkehrlichen und technischen Erschließung auf Kosten des Eigentümers
- Standortprüfung für eine dreigruppige Kindertageseinrichtung für Kinder zwischen 0 und 6 Jahren
- bei der Erstellung eines Bebauungsplanes wird auf die bestehende Beschlusslage zu gefördertem Wohnungsbau verwiesen – auch hier soll bei Neuschaffung von Wohnungsbau 25 % der Wohnfläche als geförderter Wohnungsbau realisiert werden

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit der Zielsetzung einer Weiterentwicklung des Burgberges könnte dieser Bereich als Wohngebiet mit großem Grünanteil und parkähnlichem Charakter einschließlich der Neupflanzung von heimischen Gewächsen entwickelt werden.

Die Auflistung der Rahmenbedingungen hat deutlich gemacht, dass die unterschiedlichen Belange sich teilweise überlagern. Um ein verträgliches Konzept zu finden, ist ein Bebauungsvorschlag durch den Grundstückseigentümer (mit einem Planer) in Abstimmung mit der Verwaltung zu erarbeiten, um abklären zu lassen, ob unter Beachtung alle Belange ein verträgliches Konzept möglich ist. Der Bebauungsvorschlag ist dem UVPA vorzulegen. Weitere erforderliche Verfahrensschritte, wie die Änderung des Bebauungsplanes/Flächennutzungsplanes, sind dann nach einem Wettbewerbsverfahren in die Wege zu leiten.

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 Lageplan**

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 21.03.2017

Protokollvermerk:

Frau StRin Fuchs beantragt, diesen TOP zu abzusetzen, da noch Diskussionsbedarf besteht. Der Vorsitzende stimmt diesem Antrag zu und erklärt, dass der TOP dann in der nächsten Sitzung auf die Tagesordnung kommt.

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Penther
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 21.03.2017

Protokollvermerk:

Frau StRin Fuchs beantragt, diesen TOP zu abzusetzen, da noch Diskussionsbedarf besteht. Der Vorsitzende stimmt diesem Antrag zu und erklärt, dass der TOP dann in der nächsten Sitzung auf die Tagesordnung kommt.

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Penther
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 25.04.2017

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Zeus soll dieser TOP nur als Einbringung behandelt und in den nächsten UVPA vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Lanig bittet um einen Ortstermin vor der nächsten UVPA-Sitzung. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Schriefer
Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 25.04.2017

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Zeus soll dieser TOP nur als Einbringung behandelt und in den nächsten UVPA vertagt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Lanig bittet um einen Ortstermin vor der nächsten UVPA-Sitzung. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Dr. Janik
Vorsitzende/r

Schriefer
Schriftführer/in

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



9

OF

88/90

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI 61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
611/175/2017

Antrag an die Stadtratsgremien vom Stadtteilbeirat Anger/Bruck; hier: fehlender Lärmschutz am Brucker Bahnhof

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2017	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2017	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66

I. Antrag

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Der Antrag des Oberbürgermeisters (Antrag des Stadtteilbeirates Anger/Bruck vom 14.03.2017) ist damit bearbeitet.
Der Stadtteilbeirat wird informiert.

II. Begründung

In der Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck am 14.03.2017 stellte der Stadtteilbeirat einstimmig den Antrag, dass das Referat für Planen und Bauen für den fehlenden Lärmschutz zwischen Brucker Bahnhof und Felix-Klein-Straße für Ersatz sorgen soll. Ziel ist es, den ursprünglichen Zustand am Brucker Bahnhof wiederherzustellen. Der Antrag basiert auf der Auskunft der DB Netz AG, wonach die Lärmschutzwand in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Erlangen falle.

Aus den Unterlagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.10.2009 für die Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt Erlangen (PFA 17 Erlangen), geht hervor, dass die Lärmschutzwand bereits vor dem Planfeststellungsbeschluss bestand und die Nutzung der Fläche als Baustelleneinrichtung und Bereitstellungsfläche für den Aushub aus Altlasten auf die Dauer der Bautätigkeit beschränkt ist. Sie wurde 1996 von der Deutsche Bahn AG selbst errichtet. Grundlage bildete eine Vereinbarung zwischen der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH und der Vorhabenträgerin des ehemaligen Friesecke und Höpfner-Geländes. Die DB Netz AG hat die Lärmschutzwand auf einer Länge von ca. 40m aufgrund der Baumaßnahmen selbst zurückgebaut. Sie ist daher auch dafür verantwortlich, nach Abschluss der Bautätigkeiten den ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Über einen konkreten Zeitplan für die Wiederherstellung besteht allerdings keine Kenntnis.

Die Wiederherstellung der Lärmschutzwand am Brucker Bahnhof fällt somit in den Zuständigkeitsbereich der DB Netz AG.

Das Referat für Planen und Bauen wird die DB Netz AG auffordern, die Wiederherstellung der Lärmschutzwand umgehend zu veranlassen.

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung -öffentlich-	1
Vorlagendokumente	
TOP Ö 4.1 Winterdienstbericht 2016/2017	
Mitteilung zur Kenntnis 772/020/2017	4
TOP Ö 6.1 Lärmaktionsplanung Schiene des Eisenbahn-Bundesamtes	
Mitteilung zur Kenntnis 31/142/2017	8
TOP Ö 6.2 Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 10.04.2017 - 26.04.2017	
Mitteilung zur Kenntnis 32/060/2017	10
TOP Ö 6.3 Vergabe von Bauplätzen hier: Info über Einheimischenmodelle in Bayer	
Mitteilung zur Kenntnis 231/035/2017	11
Rundschreiben 231/035/2017	13
TOP Ö 6.4 Neuauflage Baulandkataster Wohnen - Stand 31.12.2016	
Mitteilung zur Kenntnis 611/171/2017	17
Anlage: Baulandkataster Wohnen nach § 200 (3) BauGB - Stand 31.12.2016	19
TOP Ö 6.5 Neuauflage Baulandkataster Gewerbe (Stand 31.12.2016)	
Mitteilung zur Kenntnis 611/172/2017	20
Anlage: Baulandkataster Gewerbe nach § 200 (3) BauGB - Stand 31.12.2016	22
TOP Ö 6.6 Errichtung eines Einfamilienhauses mit Carport in der Christian-Ernst	
Mitteilung zur Kenntnis 611/176/2017	23
TOP Ö 6.7 Bauplanungsrechtsnovelle 2016 - Neuerungen im Baugesetzbuch und in de	
Mitteilung zur Kenntnis 611/177/2017	24
TOP Ö 6.8 Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtber	
Mitteilung zur Kenntnis 613/118/2017	26
Anlage 1 MzK 321/109/2013 Zukünftige Vorgehensweise bei Einführung von	29
Anlage 2 Übersichtsplan Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtb	31
Anlage 3 tabell. Bestandserfassung Aufparkregelungen auf Gehwegen im I	32
Anlage 4 Fotodokumentation Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstad	33
TOP Ö 6.9 Aktuelle Verkehrs- und Pendlerentwicklung in Erlangen	
Mitteilung zur Kenntnis 613/121/2017	47
Anlage 1 Nürnberger Nachrichten (04.04.2017) Artikel Pendlerströme wac	49
Anlage 2 Beschäftigten-, Studierenden- sowie Ein- und Auspendlerentwic	50
Anlage 3 Übersicht der Entwicklungstrends (2000-2016) 613/121/2017	51
Anlage 4 Entwicklung des motorisierten Verkehrs über die Stadtgrenze (52
TOP Ö 6.10 Bearbeitungsstand Fraktionsanträge	
Mitteilung zur Kenntnis VI/103/2017	53
Liste Fraktionsanträge UVPA Mai 2017 VI/103/2017	54
TOP Ö 6.11 Bewohnerparken Friedrich-Bauer-Straße - Anfrage aus der 3. Sitzung d	
Mitteilung zur Kenntnis VI/104/2017	57
BewohnerÜbersicht A4 VI/104/2017	58
TOP Ö 7 Finanzierung StUB - VGN fordert mehr Geld für Bus und Bahn - Antrag der	
Beschlussvorlage VI/105/2017	59
Antrag Nr. 037/2017 VI/105/2017	61
Antrag Nr. 037/2017 Anlage VI/105/2017	63
TOP Ö 8 Verkehrsentwicklungsplan: Ergebnisse Arbeitspaket Mobilitätsmanagement	
Mitteilung zur Kenntnis 613/119/2017	66
Anlage Ergebnispräsentation Arbeitspaket Mobilitätsmanagement – VEP Er	68
TOP Ö 9 Maßgaben für eine mögliche Bebauung Am Eichenwald	

Beschluss Stand: 25.04.2017 611/168/2017	83
Anlage 1 Lageplan 611/168/2017	88
TOP Ö 11 Antrag an die Stadtratsgremien vom Stadtteilbeirat Anger/Bruck; hier: Beschlussvorlage 611/175/2017	89
Inhaltsverzeichnis	91