

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

(UVP/006/2017)

## **über die 6. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 27.06.2017, 16:00 - 22:15 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

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

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

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

- siehe Anlage -

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

- . Werkausschuss EB77:
  
- 5. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
  
- 5.1. Mehr Biodiversität in den Städten - Umstellung der Grünpflege 773/031/2017
  
- 6. Anfragen Werkausschuss EB77
  
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
  
- 7. Mitteilungen zur Kenntnis
  
- 7.1. Baumfällgenehmigung für den Bereich der GBW-Wohnanlage Hans-Geiger-Straße; Bürgerbeschwerde und Antwort der Regierung von Mittelfranken 31/145/2017
  
- 7.2. Bericht über den Aktionstag "Saubere Luft" von Greenpeace Erlangen 31/146/2017
  
- 7.3. Situation Eltersdorf/ Eltersdorfer Bach 31/149/2017
  
- 7.4. Aktueller Stand der Sanierung des Dechsendorfer Weihers 31/148/2017
  
- 7.5. Aktion Stadtradeln 2017 31/151/2017

- |       |   |               |
|-------|---|---------------|
| 7.6.  | Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 23.03.2017   | 63/162/2017   |
| 7.7.  | Fahrrad-Dauerzählstelle am Wöhrmühlsteg - Datenauswertung für das Jahr 2016   | 613/122/2017  |
| 7.8.  | Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Gemeinden Spardorf und Buckenhof   | 613/129/2017  |
| 7.9.  | Knotenpunkt Dorfstraße / Steudacher Straße - Anpassungsmaßnahmen im Zuge der Fahrbahndeckenerneuerung 2017  | 613/130/2017  |
| 7.10. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge  | VI/107/2017   |
| 7.11. | Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 05.05.2017 - 02.06.2017  | 32/062/2017   |
| 8.    | Sachstandsbericht Hochwasserschutzmaßnahmen an der Schwabach  | 31/150/2017   |
| .     | <b>Vortrag des Wasserwirtschaftsamtes</b><br>Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:   |               |
| 9.    | Städtische Zuschüsse an die Erlanger Naturschutzverbände im Jahr 2017   | 31/147/2017   |
| 10.   | Beitritt zum Netzwerk Bio-Städte, -Gemeinden und -Landkreise  | 31/144/2017   |
| 11.   | Solaroffensive für Erlangen<br>- Ergänzung zum Arbeitsprogramm 2017 von Amt 31<br>Antrag der Grünen Liste Nr. 131/2016  | 31/137/2017   |
| 12.   | Anhebung der VGN-Tarife im Stadtverkehr Erlangen zum 1. Januar 2018   | III/032/2017  |
| 13.   | Antrag aus der Bürgerversammlung am 29.3.2017 für das Versammlungsgebiet "Sebaldussiedlung" bzgl. Überprüfung der Möglichkeiten zum Aufparken auf Gehwegen ggf. mit Markierungen im gesamten Versammlungsgebiet | 32-1/057/2017 |
| 14.   | Antrag aus der Bürgerversammlung Tennenlohe auf Errichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in den Straßen Am Leitensteig sowie Branderweg   | 32-1/058/2017 |
| 15.   | Fahrradpolizeistreifen in Erlangen;   | 32-2/019/2017 |

Antrag der SPD Fraktion Nr. 034/2017 vom 29.03.2017

- |       |  |                |
|-------|--|----------------|
| 16.   | Künftiger Umgang mit KFZ-Stellplätzen im Bereich des KuBiC im Frankenhof   | 242/188/2017   |
| 17.   | Energiebericht für städtische Gebäude und Einrichtungen 2016   | 24/035/2017    |
| 18.   | Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzeptes (ISEK) Erlangen Südost und Ausweisung des Gebietes "Soziale-Stadt Erlangen Südost"  | 610.3/042/2017 |
|       | <b>Gegen 17:00 Uhr - Präsentation und Vortrag</b>  |                |
|       | <b>Anlagen 1 und 2 siehe Ratsinformationssystem</b>  |                |
| 19.   | Verkehrsentwicklungsplan Erlangen  |                |
|       | <b>Gegen 18:00 Uhr - Präsentation und Vortrag durch Gutachter-Büro VEP</b>   |                |
| 19.1. | Aktueller Bearbeitungsstand Verkehrsentwicklungsplan   | 613/125/2017   |
| 19.2. | Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Vorrangnetz und Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstr. sowie der Henkestr. vom Durchgangsverkehr; Fraktionsantr. 057/2017 der Grünen Liste | 613/124/2017   |
| 19.3. | Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt  | 613/128/2017   |
| 20.   | Umbau der Kreuzung "Frauenaauracher Str. / Gundstraße / Am Hafen"; hier: abschließende Vorplanung  | 613/123/2017   |
| 21.   | Antrag Nr. 1 aus der Bürgerversammlung "Tennenlohe" am 22.02.2017: Erarbeitung eines zukunftsweisenden Verkehrskonzepts für Tennenlohe   | 613/131/2017   |
| 22.   | Antrag Nr. 3 aus der Bürgerversammlung "Tennenlohe" am 22.02.2017: Verbesserung der Versorgung durch den Nightliner im Ortsgebiet  | 613/132/2017   |
| 23.   | Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes in Erlangen zum Fahrplanwechsel 2017/2018  | 613/133/2017   |
| 24.   | 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 der Stadt Erlangen - Fuchsgarten -;<br>hier: Sitzungsgutachten / Satzungsbeschluss  | 611/181/2017   |
| 25.   | 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 411 der Stadt Erlangen - Goeschelstraße Nord- mit integriertem Grünordnungsplan   | 611/180/2017   |

hier: Sitzungsgutachten / Sitzungsbeschluss

- |     |   |              |
|-----|---|--------------|
| 26. | Lärmschutz am Adenauerring; SPD-Fraktionsantrag Nr. 036/2017  | 611/182/2017 |
| 27. | Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II:<br>Energiekonzept Baugebiet 412<br>(Fraktionsantrag 099/2016 SPD-Fraktion und Grüne Liste)                                     | 611/162/2016 |
| 28. | Entwicklung Burgberg - Bürgerversammlung für das<br>Versammlungsgebiet "Gesamtstadt"  | PET/010/2017 |
| 29. | Baumaßnahmen zur Nachverdichtung Isarstraße - bessere<br>Informationspolitik mit intensiver Bürgerbeteiligung;<br>Antrag der CSU-Fraktion Nr. 064/2017 vom 12.06.2017 | 611/191/2017 |
| 30. | Anfragen  |              |

## **TOP**

**Werkausschuss EB77:**

## **TOP 5**

**Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77**

### **TOP 5.1**

**773/031/2017**

**Mehr Biodiversität in den Städten - Umstellung der Grünpflege**

Der Deutsche Bundestag weist auf seiner Online-Plattform darauf hin, dass die Lage der Insekten in Deutschland angespannt ist. Die Zahl der Arten und Individuen hat in den vergangenen Jahren dramatisch abgenommen. Da ein Rückgang der Insektenpopulationen auch Auswirkungen auf die nachfolgenden Arten der Nahrungskette, wie z.B. Vögel und Reptilien, hat, ist ein Umdenken auch in der Pflege von öffentlichen Grünflächen dringend angeraten.

Das massive Sterben ganzer Bienenvölker ist nicht allein auf eine Infektion mit Parasiten und Viren zurückzuführen, sondern findet seine Ursachen auch in fehlenden Ackerrandflächen der Landwirtschaft und fehlenden Bienenweideflächen z.B. im städtischen Straßenbegleitgrün.

Abt. Stadtgrün beabsichtigt daher in Abstimmung mit dem Umweltamt neue Wege in der Grünpflege zu gehen. Das erscheint umso mehr geboten, da eine Expertenrunde am 13. Januar 2016 in einem öffentlichen Gespräch des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unter dem Vorsitz von Bärbel Höhn (Bündnis 90/Die Grünen) ergeben hat, dass eine schnelle Lösung o.g. Problematik aufgrund der vielfältigen Ursachen nicht in Sicht sei.

Der EB 77 - Abt. Stadtgrün wird neben dem Adenauerring im Stadtwesten nun ab sofort erstmals auch die Allee-Am-Röthelheimpark extensivieren. Das bedeutet, dass die Mähzyklen so verändert bzw. verzögert werden, dass Wiesenblumen zur Blüte mit anschließender Samenreife kommen können. Der in der Regel während der Samenreife „ungepflegte Eindruck“ der Grünfläche ist aus Sicht von EB 773 und Amt 31 vertretbar, da die damit verbundene schnelle Ausbreitung von verschiedenen Wiesenblühern im darauffolgenden Jahr deutlich gefördert wird.

Am Adenauerring ist diese Entwicklung seit Jahren sehr gut zu beobachten, wenn Margeriten, Kornblumen, Mohn, Thymian u.ä. zur Blüte kommen. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind weitgehend positiv.

Sollte die Pflegeumstellung im Straßenbegleitgrün sich erfolgreich zeigen, werden, zunächst im Stadtrandbereich, weitere Flächen hinzukommen.

Abt. Stadtgrün wird zur Information der Bürgerinnen und Bürger an den Standorten mit Hinweisschildern (Anlage) informieren in der Hoffnung, dass diese Vorgehensweise breite Akzeptanz in der Erlanger Bevölkerung finden wird.

Ausgenommen sein werden der unmittelbare Innenstadtbereich sowie die Intensivgrünanlagen, z.B. der Schlossgarten, Bohlenplatz, Ohmplatz, Theaterplatz, Theodor-Heuss-Anlage etc.

Unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht werden Kreuzungsbereiche da wo erforderlich, selbstverständlich auch weiterhin ausgemäht.

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

**Protokollvermerk:**

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 6**

**Anfragen Werkausschuss EB77**

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

**- Anfragen Werkausschuss -**

1. Frau Stadträtin Traub-Eichhorn fragt an, wie der Stand bezüglich der Aktion „Silber Sommer“ ist. Die Verwaltung sagt einen Bericht als Mitteilung zur Kenntnis zu.
2. Herr Brock bittet um Rückschnitt der Bäume und Sträucher an dem Radweg Vogelstraße/Äußere Brucker Straße und Herr Helgert hat die gleiche Bitte für den Radweg am Parkhaus in der Nähe des Gerbereitunnels. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

## **TOP**

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

## **TOP 7**

**Mitteilungen zur Kenntnis**

### **TOP 7.1**

**31/145/2017**

**Baumfällgenehmigung für den Bereich der GBW-Wohnanlage Hans-Geiger-Straße;  
Bürgerbeschwerde und Antwort der Regierung von Mittelfranken**

Ein Erlanger Bürger aus dem Umfeld der GBW-Wohnanlage in der Hans-Geiger-Straße hat sich am 19.03.2017 an die Höhere Naturschutzbehörde (Regierung von Mittelfranken) gewandt und beantragt, der Stadt Erlangen aus rechtsaufsichtlicher Hinsicht die Entscheidungsbefugnis für die im Zuge der geplanten Nachverdichtungen notwendigen Baumfällungen zu entziehen. Der Beschwerdeführer führt dabei u.a. aus, dass die erteilte Fällgenehmigung seines Erachtens unwirksam sei, da sie nicht allen Betroffenen bekanntgegeben worden ist und zudem formelle und materielle Fehler enthalte.

Die Regierung stellt mit Schreiben vom 02.05.2017 fest, dass dem Beschwerdeführer kein subjektiv-öffentlicher Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung der Stadt Erlangen gegenüber der Antragstellerin (GBW Franken) zusteht, die erteilte Fällgenehmigung nicht den Abschluss eines Bebauungsplanverfahrens voraussetzt und im Übrigen weder an formellen noch materiellen Fehlern leidet.

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.2**

**31/146/2017**

**Bericht über den Aktionstag "Saubere Luft" von Greenpeace Erlangen**

Greenpeace Erlangen hat am 04.03.2017 einen Aktionstag „Saubere Luft“ veranstaltet. Am Infostand hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Wünsche an die Politik für eine Verbesserung der Luftqualität in Erlangen zu äußern. Dieses Angebot fand reges Interesse.

Die Auswertung der Antworten der Bürgerinnen und Bürger wurden zusammengefasst und ausgewertet. Greenpeace Erlangen hat darum gebeten, diese Zusammenfassung dem UVPA zur Kenntnis zu geben. Sie liegen der Vorlage bei.

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

**Protokollvermerk:**

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

**Protokollvermerk:**

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.3**

**31/149/2017**

**Situation Eltersdorf/ Eltersdorfer Bach**

- I. Am 11.05.2017 fand eine gemeinsame Begehung des Eltersdorfer Baches vom Frauenweiher bis zum Durchlass Egidienstraße in Eltersdorf statt, um erneut Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes zu besprechen. Teilgenommen haben der Ortsbeirat Eltersdorf, die Deutsche Bahn und das Amt für Umweltschutz und Energiefragen.

Weg: Wie soll das Ziel des Hochwasserschutzes erreicht werden?

- Herstellung einer zweiten Drossel vor dem Durchlass des Wirtschaftsweges (vor Bahnlinie) um einen 2. Rückstau vor Eltersdorf in der Fläche zu ermöglichen

- Umsetzung des Projektes „Leben am Bach“ in Eltersdorf
  - Aufweitung verschiedener Bachabschnitte
  - Entfernen von Sohl-/ Böschungsverbauen
  - Abflachen von Böschungen
  - Einbau von Mäander
  - Schaffung einer Regenrückhalte mulde im Bereich Weinstraße
- Jährliche Entlandung und Reinigung des Durchlasses Egidienstraße
- Regelmäßige Kontrolle des Frauenweiher um die Rückhaltefunktion gewährleisten zu können (Gefahr eines Aufstaus durch den Biber)
- Verengung der Drossel im Auslauf des Frauenweiher
- Erstellung eines dynamischen Hochwassermodells

Zeit: Bis wann soll das Ziel erreicht sein?

- Herstellung der 2. Drossel: 2017
- Dynamisches Hochwassermodell: 2017
- Umsetzung Projekt „Leben am Bach“: 2018
- Jährliche Entlandung und regelmäßige Reinigung des Durchlasses: seit 2017
- Regelmäßige Kontrolle Frauenweiher: seit 2017

Momentaner Stand:

- Angebot für dynamisches Hochwassermodell wird gerade erstellt
- Mit Hilfe des dynamischen Hochwassermodells kann der Bau der 2. Drossel am Wirtschaftsweg umgesetzt und die Verkleinerung der Drossel im Auslaufbereich des Frauenweiher ermöglicht werden
- Vorarbeiten/ Eigentumsverhältnisse werden geklärt
- Bereich vor und nach dem Durchlass Egidienstraße wurde bereits zweimal dieses Jahr gereinigt → Spülung des Durchlasses wird vorbereitet

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## TOP 7.4

31/148/2017

### Aktueller Stand der Sanierung des Dechsendorfer Weihers

Der Bau des Umlaufgrabens „neuer Röttenbach“ wurde im Sommer 2015 fertiggestellt. Nach Abschluss der Baumaßnahme wurde der Dechsendorfer Weiher im Spätherbst 2015 erneut abgelassen und daraufhin in den folgenden Monaten wieder befüllt. Seit Januar 2016 führt der neue Röttenbach dauerhaft Wasser. Anfänglich wurde diese Wasserverführung durch ein eingebautes Brett gesteuert und abgebremst, da die Böschungssicherungen und Bepflanzungen entlang des Röttenbachs eine Entwicklungspflege von mindestens 2 Jahren benötigten um anzuwachsen und das Bauwerk zu sichern. Nach Ablauf dieser zwei Jahre ist die Bepflanzung erfolgreich angewachsen und mit der Erhöhung des Zwischendamms im Frühjahr 2017 kann der Graben zu 100% Auslastung genutzt werden.

Mit Erhöhung des Zwischendamms sind alle geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässergüte mit Hilfe eines Umlaufgrabens abgeschlossen. Es wurden wichtige Grundsteine für eine Verbesserung gelegt, die in den nächsten Jahren Ihre volle Wirkung zeigen können.

Um die natürliche Reduzierung der Blaualgenpopulationen in den ersten Jahren nach der Baumaßnahme zu unterstützen, plant das Amt für Umweltschutz und Energiefragen die zusätzliche Bekämpfung dieser mit Hilfe von Ultraschall. Ein Büro aus Berlin führt seit Jahren erfolgreich Projekte an verschiedenen Seen in Deutschland durch, die nachweislich in kurzer Zeit die Blaualgenpopulationen zerstören bzw. reduzieren. Damit die Unterstützung ab 2018 umgesetzt werden kann, wird momentan ein Angebot bei der zuständigen Firma eingeholt.

Grund für die Baumaßnahmen:

- Der Dechsendorfer Weiher liegt im Hauptschluss des Röttenbaches. Alles was im Einzugsgebiet des Weihers passiert, spiegelt sich im Weiher wieder. Der Weiher wirkt gewissermaßen als Senke für alle Nährstoffeinträge aus dem Einzugsgebiet.
- Im neuen Röttenbach können Nährstoffe, Sedimente und auch Fische aus dem Einzugsgebiet des Dechsendorfer Weihers um diesen herum ins Unterwasser des Weihers abgeleitet werden.
- Der Weiher ist dann nicht mehr im Hauptschluss sondern im Nebenschluss der Weiherkette und damit bewirtschaftbar, was Qualität und Menge des zulaufenden Wassers anbelangt.

Während der Baumaßnahme wurden folgende Arbeiten umgesetzt:

- Herstellung eines 1,6km langen, naturnahen und durchgängigen Umlaufbachs vom Einlaufbauwerk am Zwischendamm bis ins Unterwasser des Dechsendorfer Weihers.
- Maßnahmen zur Verbesserung von Lebensräumen im und am Umlaufgraben durch Laufveränderung, Ufer- oder Sohlgestaltung.

Erreichte Ziele der Baumaßnahme:

- Die bisher mäßige Gewässerstruktur ist durch die Wiederherstellung eines naturnahen Wasserlaufes des Röttenbaches verbessert worden. Im Sommer 2016 hat sich der ökologische Ausbau durch erhöhten Röhrichtbewuchs im Umlaufgraben als nützlich erwiesen.

Neben der positiven pflanzlichen Entwicklung des Grabens wird auch der Fischaufstieg angenommen und eine Vielzahl von Amphibien lassen sich entlang des ganzen Grabens auffinden.

- Nachdem der Böschungs- und Sohlbewuchs angewachsen ist, kann der Umlaufgraben vollständig genutzt werden. Aus diesem Grund wurde im Frühjahr 2017 der Zwischendamm abschließend erhöht, damit das ankommende Wasser der Spülstöße möglichst vollständig in den Graben geleitet werden kann.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.5**

**31/151/2017**

**Aktion Stadtradeln 2017**

**Stadt Erlangen nimmt an STADTRADELN 2017 teil;  
Aktionszeitraum: 04.07. – 24.07. 2017**

Die Stadt Erlangen als Fahrradhauptstadt Bayerns wird auch im 10. Jubiläumsjahr an der Kampagne STADTRADELN des Vereins Klimabündnis teilnehmen.

Alle sind herzlich dazu eingeladen, sich in Teams zusammenzuschließen oder sich als Einzeteilnehmende unter <https://www.stadtradeln.de/home/> zu registrieren und fleißig Kilometer zu sammeln. Die geradelten Kilometer werden online eingetragen und fließen sowohl in die Teamwertung, als auch in die Gesamtwertung der Kommune Erlangen ein.

Ziele sind der Klimaschutz, Förderung des Fahrradverkehrs und natürlich gute Wertungen für Team und Stadt.

Der Aktionszeitraum ist in diesem Jahr vom 04.07 – 24.07.2017.

Am 04.07 wird es eine kleine Auftaktveranstaltung von 16:00 – 18:00 Uhr auf dem Rathausplatz geben. Der ADFC, die AGfK, die Polizei, sowie die beiden „STADTRADEL-Stars“ Herr Dr. Leonard Fraunberger und Herr Georg Gebhard sind mit von der Partie.

Herr Dr. Fraunberger wird zum Auftakt seinen PKW symbolisch verhüllen und bekräftigt somit den Verzicht auf das eigene Kraftfahrzeug für den gesamten Aktionszeitraum.

Es gibt natürlich auch etwas zu gewinnen:

Durch die vermiedenen CO<sub>2</sub>-Emissionen sind die größten Gewinner die Umwelt, das Klima sowie alle Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen, weil sich Radeln positiv auf die Verkehrsbelastungen, Abgase und Lärm auswirkt.

Als wäre dies allein nicht schon Anreiz genug, gibt es zudem hochwertige Preise zu gewinnen, die von den nationalen Unterstützern Ortlieb, ABUS, Stevens Bikes, Busch + Müller, Paul Lange & Co., WSM, Trekkingbike, Hebie sowie Schwalbe zur Verfügung gestellt werden.

Es gibt aber auch spezielle Preise für Erlanger Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen: Unter allen Teilnehmenden werden zwei Fahrräder verlost. Zudem gewinnt an jedem Tag im Aktionszeitraum eine Radlerin bzw. ein Radler einen kleinen Sachpreis.

Die Teilnahme an der Kampagne ist kostenfrei.

Die Teilnahmegebühr für die Teilnahme der Stadt Erlangen in Höhe von 1,500 € übernimmt die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern).

Weitere Informationen erhalten Sie von den Koordinatoren:  
Herrn Kaluza, Telefon 09131/86 2632  
oder 09131/86 1273

Oder E-Mail:

[joachim.kaluza@stadt.erlangen.de](mailto:joachim.kaluza@stadt.erlangen.de), [ausbildung.umweltamt@stadt.erlangen.de](mailto:ausbildung.umweltamt@stadt.erlangen.de),  
und unter <https://www.stadtradeln.de/home/>.

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.6**

**63/162/2017**

**Niederschrift über die Sitzung des Baukunstbeirates am 23.03.2017**

## **Tagesordnung**

### **Nicht öffentliche Tagesordnung:**

#### TOP 1

Ortsbesichtigungen

#### TOP 2

Wahl der / des Vorsitzenden und der Stellvertreterin / des Stellvertreters

#### TOP 3

Neubau eines Büro- und Laborgebäudes für das Helmholtz-Institut Erlangen-Nürnberg,  
Cauerstraße/Haberstraße

#### TOP 4

Neubau eines Parkhauses mit 763 KFZ-Stellplätzen, 27 Behindertenstellplätzen und  
475 Fahrradabstellplätzen und Technikräumen, Günther-Scharowsky-Straße

#### TOP 5

Neubau eines Mehrfamilienwohnhauses mit Tiefgarage, Spardorfer Straße 67

### **Öffentliche Tagesordnung:**

#### TOP 6

Informationen über das Ergebnis des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs  
Isarstraße

#### TOP 7

Informationen über das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs für die Entwicklung des  
Grundstücks Jahnstraße/Martinsbühler Straße

#### TOP 8

Sonstiges: Informationen zum Verfahrensstand Masterplan „Campus Berufliche Bildung“

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## TOP 7.7

613/122/2017

### Fahrrad-Dauerzählstelle am Wöhrmühlsteg - Datenauswertung für das Jahr 2016

Von der Stadtverwaltung wurde im Jahr 2014 auf dem Wöhrmühlsteg eine Dauerzählstelle für den Radverkehr mit automatischer Datenübertragung eingerichtet. Die übermittelten Ergebnisse liefern eine Grundlage zur Analyse der Radverkehrsmengen, die bei der Bearbeitung des Meilensteins F zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (Teil B: Rad- und Fußverkehr) Eingang finden. Über die Erkenntnisse der Datenanalyse für das Jahr 2015 wurde der Ausschuss in 2016 in Kenntnis gesetzt (vgl. 613/089/2016). Die Datenanalyse für 2016 bietet die Möglichkeit eines Vergleichs der beiden Jahre mit Ableitung von wesentlichen Entwicklungstendenzen:

- Im Zeitraum vom 1. Januar 2016 bis 31. Dezember 2016 wurde der Wöhrmühlsteg von **1.583.394** Radfahrern überquert. Im Vergleich zum Jahr 2015 hat sich damit die Anzahl an Radfahren über den Wöhrmühlsteg um **35.144** erhöht. Dies entspricht einem prozentualen Anstieg von **2,25 %** (vgl. Anlage 1). Der prozentuale Anstieg des motorisierten Verkehrs über die Stadtgrenze zwischen 2015 und 2016 beträgt **2,3 %**.
- Im Tagesmittel (Werktag) wurde der Wöhrmühlsteg in 2016 von **5.150** Radfahrern befahren.
- Als aufkommensstärkster Monat wurde mit **178.950** Radfahrern wieder der Juli 2016 ermittelt (durchschnittlich **5.800** Radfahrer/Tag, vgl. Anlage 2), der Februar 2016 als aufkommensschwächster Monat mit **76.350** Radfahrern (durchschnittlich **2.450** Radfahrer/Tag).
- Am aufkommensstärksten Tag in 2016, dem 19. Juli (Donnerstag), wurde der Wöhrmühlsteg von **7.700** Radfahrern überquert (vgl. Anlage 3). Am aufkommensschwächsten Tag, dem 3. Januar, befuhren den Wöhrmühlsteg **580** Radfahrer. Am aufkommensschwächsten Werktag, dem 4. Januar (Montag), beläuft sich die Verkehrsbelastung auf **1.400** Radfahrer.
- westlich des Wöhrmühlsteges verteilt sich der Radverkehr über drei Abzweige (Siedlerweg, An den Seelöchern, Wiesenweg). Mehreren Verkehrserhebungen zufolge teilt sich der Radverkehr vom/zum Wöhrmühlsteg von/zu diesen drei Wegen wie folgt auf:
  - o Siedlerweg: 19 %
  - o An den Seelöchern: 42 %
  - o Wiesenweg: 39 %

Die nunmehr für einen Zeitraum von über zwei Jahren vorliegenden Daten zur Radverkehrsbelastung auf dem Wöhrmühlsteg lassen zum aktuellen Stand folgende Schlussfolgerungen zu:

- Ebenso wie der motorisierte Verkehr über die Stadtgrenze nimmt der Radverkehr in Erlangen in etwa gleicher relativer Größe zu. Dies ist in erster Linie auf die demographische und sozio-

ökonomische Entwicklung in der Stadt zurückzuführen.

- Angesichts der weiteren Siedlungs- und Gewerbeentwicklung westlich und östlich des Regnitzgrundes (Herzo Base, E-West II, Innenstadt etc.) sowie der Neugestaltung des Gerbereitunnels mit dann zulässiger Nutzbarkeit für den Radverkehr ist zu erwarten, dass die oben aufgeführten Radwegeachsen durch den Wiesengrund mit gebündelter Führung über den Wöhrmühlsteg weiter an Bedeutung zunehmen.
- Der Anstieg der Radverkehrsbelastung über den Wöhrmühlsteg erfolgt auch ohne nennenswerte Maßnahmen zu dessen Förderung im näheren und weiteren Umfeld. Mit entsprechenden Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Ausbau Gerbereitunnel, Verbesserungen Fahrradparksituation in der Innenstadt, Freigabe Einbahnstraßenachse Friedrichstraße für den Radverkehr, Erlanger Standardlösung zur Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs am Knotenpunkt Dompfaffstraße / Rabenweg etc.) und der oben dargestellten Siedlungs- und Gewerbeentwicklung kann mit einem weiterhin positiv verlaufenden Anstieg gerechnet werden.
- Mit dem Anstieg des Radverkehrs über den Wöhrmühlsteg sind erhöhte Verkehrsbelastungen insbesondere im westlich und östlich anschließenden Radwegenetz verbunden. Aufgrund der gleichzeitigen Nutzung der oben aufgeführten Wege im östlichen Anschluss des Wöhrmühlsteges durch den Fußverkehr ist die Verträglichkeit in der Mischnutzung deutlich eingeschränkt. Unter Bezugnahme auf einschlägige Richtlinien zur Infrastrukturplanung (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)) ist festzustellen, dass die Bestandsbreiten vor allem des Weges An den Seelöchern und des Wiesenweges für eine gemeinsame Nutzung durch den Rad- und Fußverkehr bei einer Radverkehrsbelastung von regelmäßig über 300 Radfahrern/Stunde nicht ausreichend sind. Der Verkehrsentwicklungsplan (Meilenstein Rad- und Fußverkehr) wird sich mit dieser Problematik auseinander setzen.

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

##### **Protokollvermerk:**

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

##### **Protokollvermerk:**

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## **TOP 7.8**

**613/129/2017**

### **Klimaschutzteilkonzept Mobilität für die Gemeinden Spardorf und Buckenhof**

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

## **TOP 7.9**

**613/130/2017**

### **Knotenpunkt Dorfstraße / Steudacher Straße - Anpassungsmaßnahmen im Zuge der Fahrbahndeckenerneuerung 2017**

Im Programm von Amt 66 zur Fahrbahndeckensanierung 2017 wurde in KW 24/25 die Steudacher Straße saniert. Im Zuge dessen wurde nach Abstimmung im Jour Fixe „Verkehr“ die Chance genutzt, Verbesserungen hinsichtlich der Verkehrsführung umzusetzen. Hierbei wurde vor allem Wert gelegt auf eine verkehrssichere Vereinfachung des Verkehrssystems am Knotenpunkt sowie ein verbessertes Angebot für den Rad- und Fußverkehr. Aufgrund des festgesetzten Zeitplanes für die Deckensanierung konnte der UVPA erst nach Umsetzung der Maßnahme informiert werden.

Der vormals vorhandene Zweirichtungsradweg im Zusammenhang mit dieser ungewöhnlichen Knotengeometrie musste als nicht verkehrssicher eingestuft werden. Generell sind Zweirichtungsradwege an Knotenpunkten unfallträchtig. Hier gab es zudem Unklarheiten bezüglich der Bevorrechtigung, v.a. zwischen den von Süden kommenden rechts einbiegenden Radfahrern über die vormals vorhandene Furt entlang der Dorfstraße und den in die Dorfstraße einbiegenden Kfz. Daher wurde im Rahmen des Jour Fixe „Verkehr“ der Rückbau der bestehenden Radwegführung vereinbart. In diesem Zusammenhang wurde der Ast westlich der Grüninsel als Gehweg mit einem durchgezogenen, abgesenkten Bordstein ausgebaut und aufgewertet (vgl. Lageplan). Dieser Gehweg ist für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben, womit der aus Süden kommende oder nach Süden fahrende Radfahrer die Wahlfreiheit erhält, die Führung westlich der Grüninsel oder die für den Kfz-Verkehr vorgesehene Führung östlich der Grüninsel zu nutzen.

Der Kfz-Verkehr wird nun ausschließlich über den Ast östlich der Grüninsel geführt. Dies stellt im engeren Sinne keine Änderung des Verkehrssystems dar, da sämtliche Fahrbeziehungen beibehalten werden. Mit der im beiliegendem Lageplan dargestellten Versetzung des östlichen Randsteines der Insel ist es auch weiterhin möglich, dass größere Fahrzeuge (z.B. Busse) rechts abbiegen können.

Weiterhin wurde der Gehweg nördlich der Grüninsel auf ein regelkonformes Maß verbreitert. Weitere Vorteile der Maßnahme sind die mögliche Nutzung der vormaligen Radfläche durch Fahrradanhänger sowie die Entsiegelung durch die Vergrößerung der Grünfläche (incl. geplanter Neupflanzung der Linde).

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.10**

**VI/107/2017**

**Bearbeitungsstand Fraktionsanträge**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP 7.11**

**32/062/2017**

**Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 05.05.2017 - 02.06.2017**

In der Zeit vom 05.05..2017 bis zum 02.06.2017 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen; Für die verkehrsrechtlichen Anordnungen Nrn. 4 und 6 sind Kostenträger vorhanden.

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	05.05.2017	<b>Kraftwerkstraße</b> Beschilderung der Höhendurchfahrtsbeschränkungen am Parkplatz in der nördlichen Kraftwerkstraße.
2.	11.05.2017	<b>Anton-Bruckner-Straße</b> Ausweisung eines personenbezogenen Behindertenparkplatzes an der Südseite der Anton-Bruckner-Straße in Höhe des Anwesens Nr. 36.
3.	11.05.2017	<b>Neckarstraße</b> Verkürzung eines ausgewiesenen eingeschränkten Haltverbots an der Nordseite der Neckarstraße, beginnend an er Einmündung Donaustraße, um rd. 45 Meter.
4.	12.05.2017	<b>Heusteg</b> Erlass eines absoluten Haltverbots entlang der Westseite der von der Straße Heusteg nach Süden abzweigenden Stichstraße zw. den Anwesen 9 und 9a.
5.	15.05.2017	<b>Bayernstraße</b> Ergänzung und teilweise Verkürzung der bestehenden Haltverbote an der Ost- und Westseite der Bayernstraße im Bereich der Einmündung Friesenweg und Neumühlsteg.
6.	18.05.2017	<b>Goerdelerstraße</b> Anbringung einer Wegweisung zur Seniorenanlaufstelle in der Goerdelerstraße.
7.	22.05.2017	<b>Leipziger Straße</b> Erlass eines absoluten Haltverbots, gültig von Montag bis Freitag von 7 – 17 Uhr, an der Südseite der Leipziger Straße im Bereich des Anwesens Nr. 3.
8.	22.05.2017	<b>Bubenreuther Weg</b> Markierung und Beschilderung der Straße Bubenreuther Weg im Bereich der Unterführung (Mausloch) nach Fertigstellung des neuen Brückenbauwerkes der DB.
9.	24.05.2017	<b>Lupinenweg</b> Verlängerung des eingeschränkten Haltverbots im Lupinenweg.
10.	26.05.2017	<b>Weisendorfer Straße</b> Entfernung der Wartelinie in der Weisendorfer Straße.
11.	02.06.2017	<b>Staatsstraße 2240, Weisendorfer Straße</b> Beschilderung und Markierung der Mittelinsel sowie der neu errichteten Radwegführung östlich des Ortsteils Dechsendorf.

## **Werkausschuss EB77**

### **Ergebnis/Beschluss:**

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

## **TOP 8**

31/150/2017

### **Sachstandsbericht Hochwasserschutzmaßnahmen an der Schwabach**

Das Wasserwirtschaftsamt und die Verwaltung informieren über den Stand der aktuellen Planung und des Planfeststellungsverfahrens zu den Hochwasserschutzmaßnahmen an der Schwabach.

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der mündliche Bericht des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg und der Verwaltung dient zur Kenntnis.

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der mündliche Bericht des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg und der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**TOP**

**Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:**

**TOP 9**

**31/147/2017**

**Städtische Zuschüsse an die Erlanger Naturschutzverbände im Jahr 2017**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die vier Erlanger Naturschutzorganisationen Natur- und Umwelthilfe e.V.(NUH), Bund Naturschutz, Kreisgruppe Erlangen e.V. (BN), die Erlanger Kreisgruppe des Landesbund für Vogelschutz und die Naturschutzgemeinschaft Erlangen e.V.(NGE) haben wie im Vorjahr beantragt, im Jahr 2017 städt. Zuschüsse für ihre Naturschutzprojekte im Stadtgebiet zu erhalten (siehe Anlagen 1-4). Die vier Vereine haben die Verwendungsnachweise für die Zuschüsse des Jahres 2016 dem Umweltamt fristgerecht vorgelegt. Die Prüfung der Verwendungsnachweise hat ergeben, dass die städt. Mittel sachgerecht verwendet wurden. Im Haushalt 2017 stehen insgesamt 40.900 EURO im Budget des Umweltamtes zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund werden seitens der Verwaltung für das lfd. Jahr folgende Zuschussvorschläge unterbreitet:

**Natur - und Umwelthilfe e.V. -NUH- (Antrag vom 31.03.2017):**

Bezogen auf den Förderantrag erachtet die Verwaltung folgende Positionen als förderfähig:

Pos. I Biotoppflegearbeiten (auf einer Fläche von rd. 8 ha)

Die NUH pflegt und unterhält verschiedene Biotopflächen im Bereich des Stadtgebietes, darunter die Klingelweiher in Alterlangen, ein Biotop an der Pommernstraße, den Laubfroschweiher in Dechsendorf, mehrere Hangwiesen zwischen Frauenaarach und Kriegenbrunn, das sog. Stählin-Biotop am Langenaugraben, das Feuchtbiotop mit einem Wasserrad-Wiesen- Bewässerungssystem (Schöpfrad) in Bruck sowie weitere Flächen im Regnitzgrund und am Schronfeld in Sieglitzhof. Den größten Anteil haben Baumschneide- und Mäharbeiten, wobei jährlich weit über 1000 Arbeitsstunden geleistet und rd. 5000 km Wegestrecke zurückgelegt werden.

Der Verein hat hierfür für das lfd. Jahr folgende Kostenaufstellung vorgelegt:

- Baumschneide- und Mäharbeiten	4.000 €
- Anlegen einer Hecke am Alterlanger Biotop(in Abstimmung mit dem Umweltamt)	500 €
- Werkzeuge und Arbeitsmaterialien (Neuanschaffungen/Reparatur)	800 €
- Erneuerung der Beschilderung am Alterlanger Biotop(Anregung des Umweltamtes)	200 €
- Betriebskosten/Rücklagen für das vereinseigene Fahrzeug	1.000 €
- Verwaltung, Telefon, Post, Papier	300 €

Zwischensumme 1: 6.800 €

Pos. II: Schutz und Pflegemaßnahmen von Lebensräumen von Vogel- und Fledermausarten:

Die Schaffung und Pflege von Nistplätzen ist neben der Biotop-Pflege ein weiterer Arbeitsschwerpunkt des Vereins. So unterhält die NUH mehrere Vogelschutzstationen (z. B. in alten Trafohäusern) und betreut mehrere Kirchböden und Türme und verfolgt das Ziel, unterschiedlichen Vogelarten im Gebiet der Stadt geeignete Lebensräume und Brutplätze zu ermöglichen. Besonders die Schwalbennester in der Erlanger Altstadt im Gebiet um den Altstädter Kirchplatz bedürfen einer aufwendigen Pflege. Die Nester müssen einzeln entfernt und von Schädlingen befreit werden, die ansonsten eine Gefahr für die Schwalbenbrut darstellen. Außerdem müssen die sog. Schmutzbretter regelmäßig gereinigt bzw. ersetzt werden.

Die hierzu übermittelte Kostenaufstellung beinhaltet

- Neuanschaffung/Ersatz von Nisthilfen und sog. Schmutzbretter :	800 €
- Futter für verunglückte Vögel:	200 €
- Anschaffung von Fachliteratur	200 €
- Beringung der Jungstörche mit Hubwagen und ggf. Horstschäden beseitigen (nach Absprache und Genehmigung durch die Regierung von Mittelfranken)	1.500 €
Zwischensumme 2:	2.700 €
Gesamt (1. & 2.)	9.500 €

Die Verwaltung erachtet die Maßnahmen als förderfähig, wenn sie – wie seitens des Vereins zugesichert - unter primärer Inanspruchnahme staatlicher Zuschussmittel erfolgen, mit den zuständigen Behörden abgestimmt sind und naturschutzfachlich positiv bewertet werden.

Die Verwaltung schlägt vor, dem Verein für seine vorgenannten Arten- und Biotopschutzmaßnahmen einen **Förderbetrag in Höhe von 8.900 EURO zu gewähren.**

**Bund Naturschutz, Kreisgruppe Erlangen e.V. – BN - (Antrag vom 31.03.2017)**

Der vorliegende Förderantrag beinhaltet auf dem Sektor des Arten- und Biotopschutzes die Weiterführung von Projekten der Flächenbetreuung auf städtischen Grundstücken sowie Ausgaben für Veranstaltungen, die der Verein (z.B. beim Holzweg-Aktionstag in Büchenbach) oder der Erlanger Bevölkerung anbietet (z.B. Fledermausführungen). Im Einzelnen plant der Bund Naturschutz im lfd. Jahr die nachstehend genannten Natur- und Umweltschutzprojekte und beantragt, vom städt. Zuschuss einen Förderbetrag in maximaler Höhe der nachfolgend genannten Beträge einsetzen zu dürfen:

Biotop- und Artenschutz auf städtischen Flächen	bis 9.270 €
Garten in der Stadt	bis 800 €
Klimaschutz und Energie	bis 2.120 €
Umweltbildung	bis 700 €
Verbraucherschutz und gesunde Ernährung	bis 500 €

Verbraucherberatung bis 1.500 €

Beantragter Gesamtzuschuss für das Jahr 2017: 14.890 €

Für die o.g. Positionen wird seitens der Verwaltung **ein Förderbetrag in Höhe von insgesamt 10.000 EURO** vorgeschlagen.

### **Naturschutzgemeinschaft Erlangen –NGE- (Antrag vom 28.03.2017)**

Auf dem Weihergrundstück an der Barthelmeßstraße musste im Frühjahr 2017 an der Weiherhütte (Schulungs- und Infozentrum) eine größere Reparaturmaßnahme vorgenommen werden: die Hütte steht auf sechs Pfosten (teilweise im Gewässer), die aufgrund ihres maroden Zustandes ausgewechselt werden mussten. Die Kosten waren bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

Der Verein betreut des Weiteren seit vielen Jahren die Amphibienwanderungen an den sog. Lobersweihern bei Steudach. Die dortige Verbindungsstraße nach Neuses wurde bislang während der typischen Amphibienwanderzeiten im März / April eines Jahres bisher während der Nachtzeit für den Verkehr durch eine Schranke gesperrt, um die Amphibien gefahrlos absammeln und zu ihren Laichgewässern bringen zu können. Dies hat in der Vergangenheit einen sehr hohen Personalaufwand im Umweltamt, im Straßenverkehrsamt und bei den unmittelbar Beteiligten erfordert. Der Verein plant zur Aufwandsminimierung mittelfristig die Installation eines dauerhaften **Amphibienleitsystems**; hierfür werden Gesamtkosten in Höhe von mind. 23.000 EURO veranschlagt. Die Projektfinanzierung ist von Vereinsseite her auf mehrere Jahre ausgelegt und basiert auf einer seit dem Jahr 2016 begonnenen Rücklagenbildung. Der Vorstand hat beantragt, vom städt. Zuschuss einen Betrag in Höhe von 5.000 EURO der Rücklage zuführen zu dürfen.

Wie in den Vorjahren beantragt der Verein des Weiteren die Bezuschussung der Personalstelle für eine pädagogische Kraft mit einem Anteil in Höhe von 2.000 EURO; die Kraft führt die zahlreichen Schulklassenführungen auf dem Weihergrundstück durch. Die Initiative wird durch die Öffentlichkeit durchwegs positiv bewertet und das Umweltamt vertritt die Auffassung, dass der Verein damit einen wichtigen Beitrag zu einer familien- und kinderfreundlichen Stadt leistet.

Insgesamt werden für das Weihergrundstück, die Landschaftspflegemaßnahmen und für die Personalstelle 20.450 EURO beantragt; aus Sicht der Verwaltung sollten im lfd. Jahr für die nachstehend genannten Projekte folgende Beträge in Anrechnung gebracht werden können:

Erstellung eines Amphibienleitsystems (Rücklagenbildung) bis 5.000 EURO

Sanierungsarbeiten auf dem Weihergrundstück und Aufwendungen für landschaftspflegerische Maßnahmen: bis 15.000 EURO

Zuschuss für die Personalkostenaufwendungen für Führungen bis 2.000 EURO

Die Verwaltung schlägt für die Naturschutzgemeinschaft Erlangen eine **Förderung mit einer Gesamthöhe von 12.000 EURO** (wie im Vorjahr) vor.

### **Landesbund für Vogelschutz, Kreisgruppe Erlangen (Antrag vom 31.03.2017)**

Die örtliche Kreisgruppe des LBV hat mit dem sich in der Anlage befindlichen Schreiben einen Zuschuss in Höhe von 10.300 EURO beantragt. Die ehrenamtlich tätigen Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter planen auch 2017 zehn naturkundliche Führungen im Bereich des Erlanger Stadtgebietes, u.a. im Rahmen der bayernweiten BayernTourNatur-Aktion sowie bei der „Rädli“, und dem Büchenbacher „Holzweg-Aktionstag“ im Juni 2017. Am Abenteuerspielplatz Anger soll ein Insektenhotel errichtet werden. Der Verein beteiligt sich zudem am Ferienprogramm und dem der Jugendkunstschule der Stadt Erlangen. Die LBV-Kindergruppe „die wilden Möhren“ im Ortsteil Bruck benötigt für ihre Umweltbildungsaktionen neue Materialien.

Das im Jahr 2008 begonnene Gebäudebrüterprojekt und der hierfür geschaffene Internetauftritt sollen auch im lfd. Jahr weitergeführt werden. Der Verein kooperiert auf diesem Gebiet mit der GewoBau und anderen örtlichen Bauträgern, um auf die generelle Vereinbarkeit von Bauvorhaben mit den Lebensräumen heimischer Tierarten hinzuwirken. Zudem soll die Zusammenarbeit mit dem Botanischen Garten intensiviert werden durch das Angebot einer Vogelmusterfütterstelle während der Wintermonate, durch Fledermausführungen und neuen Informationstafeln für die Besucher.

Die vom LBV im Stadtgebiet angebrachten Nisthilfen bedürfen ständiger Pflege und müssen besonders im Stadtwesten ersetzt werden. Der LBV möchte zudem die örtlichen Amphibienschutzmaßnahmen unterstützen und weiterhin das „Fledermaustelefon“ für Bürger anbieten, um aufgefundene Tiere pflegen zu können.

Die Verwaltung schlägt hierfür insgesamt die **Förderung in einer Gesamthöhe von 10.000 €** vor.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Gewährung von freiwilligen Fördermitteln an die vier Erlanger Naturschutzverbände wie im Sachbericht aufgezeigt. Auf die Zuschussanträge in den Anlagen wird im Übrigen verwiesen

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auszahlung der Mittel gegen Vorlage von Verwendungsnachweisen bis 30.03.2018.

## 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	41.800 €	bei Sachkonto: 530101
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- 40.900 € sind vorhanden im Budget des Umweltamtes auf SK 530101
- sind nicht vorhanden

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

### **Protokollvermerk:**

Herr Grasse fragt an, wie die Differenzsumme des Sachkonto 530101 zustande kommt. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

### **Ergebnis/Beschluss:**

Den Verwaltungsvorschlägen zur Bezuschussung der vier Erlanger Naturschutzverbände Bund Naturschutz Kreisgruppe Erlangen e.V., Natur- und Umwelthilfe e.V., der Naturschutzgemeinschaft Erlangen e.V. und dem Landesbund für Vogelschutz, Kreisgruppe Erlangen e.V. wird zugestimmt.

Hinsichtlich der anzuerkennenden Aufwendungen, die über die sog. Aufwandspauschale (5.000 EURO) abgerechnet werden können, gelten die Festlegungen des UVPA vom 15.11.2016; durch die Aufwandspauschale abgegolten sind sämtliche Aufwandentschädigungen der Mitarbeiter, sämtliche Bürokosten (Materialien und Geräte), Fahrtkosten und die Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit (Plakate, Ausstellungen, Vorträge, Honorarkosten für Referenten u. ä.).

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### **Protokollvermerk:**

Herr Grasse fragt an, wie die Differenzsumme des Sachkonto 530101 zustande kommt. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

### **Ergebnis/Beschluss:**

Den Verwaltungsvorschlägen zur Bezuschussung der vier Erlanger Naturschutzverbände Bund Naturschutz Kreisgruppe Erlangen e.V., Natur- und Umwelthilfe e.V., der Naturschutzgemeinschaft Erlangen e.V. und dem Landesbund für Vogelschutz, Kreisgruppe Erlangen e.V. wird zugestimmt.

Hinsichtlich der anzuerkennenden Aufwendungen, die über die sog. Aufwandspauschale (5.000 EURO) abgerechnet werden können, gelten die Festlegungen des UVPA vom 15.11.2016; durch die Aufwandspauschale abgegolten sind sämtliche Aufwandentschädigungen der Mitarbeiter, sämtliche Bürokosten (Materialien und Geräte), Fahrtkosten und die Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit (Plakate, Ausstellungen, Vorträge, Honorarkosten für Referenten u. ä.).

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 8 gegen 0

**TOP 10**

**31/144/2017**

## **Beitritt zum Netzwerk Bio-Städte, -Gemeinden und -Landkreise**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das Netzwerk der Biostädte in Deutschland ist ein offenes Arbeits-Netzwerk mit dem Ziel, interessierte Kommunen, Gemeinden und Landkreise bei der Realisierung festgelegter Ziele zu unterstützen, die Ziele für Erlangen sind unter Punkt 2 zu finden. Im Vordergrund stehen Erfahrungsaustausch, gemeinsame Projekte, die Akquise von Fördermitteln und öffentlichkeitswirksame Aktionen. Mitgliedsbeiträge werden zurzeit nicht erhoben.

Die aktiven Städte sind: Augsburg, Hamburg, Lauf/Pegnitz, Bremen, Heidelberg, München, Darmstadt, Ingolstadt, Nürnberg, Freiburg, Karlsruhe und Witzenhausen.

In der Kooperationsvereinbarung sind freiwillige Selbstverpflichtungen und Anliegen, ähnlich einem Leitbild, formuliert, die erfüllt werden sollten. Dazu dieser Stadtratsbeschluss zum Beitritt zum Netzwerk, die Formulierung von Zielen und die Benennung eines konkreten Ansprechpartners in der Stadtverwaltung.

Als Partner im Netzwerk kann sich Erlangen die Erfahrungen der anderen Städte zu Nutze machen und Projekte übernehmen.

Das Netzwerk Biostädte bietet ein Forum, in dem sich die Stadt Erlangen einerseits im Themenfeld präsentieren und andererseits ihre Ziele durch den Zusammenschluss mit anderen Mitgliedern besser erreichen kann.

Im Integrierten Klimaschutzkonzept der Stadt Erlangen wird auf die Bedeutung der Themen Nachhaltige Landwirtschaft und Ernährung hingewiesen. Beim Runden Tisch „Bürger, Initiativen und Vereine“ wurde das Thema Nachhaltige Ernährung als zentraler Baustein benannt.

Das Referat Umwelt, Energie, Gesundheit, Sport und Soziokultur empfiehlt deshalb die Mitgliedschaft im deutschen Netzwerk der Biostädte.

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

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

Definierte Ziele für Erlangen

1. Bio-Anteil bei Erlanger Veranstaltungen und Märkten erhöhen.
2. Bio-Anteil der Verpflegung an Kitas und Schulen und öffentlichen Einrichtungen erhöhen.
3. Aufklärung und Bildungsarbeit zum Thema ökologische Landwirtschaft und Bio-Lebensmittel.

Es ist vorgesehen die Ziele in einer Beschlussvorlage in diesem Jahr zu konkretisieren.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Amt 31 ist Ansprechpartner für das Netzwerk Biostädte, vernetzt mit anderen Kommunen und berät städtische Einrichtungen bei der Bio-Verpflegung.

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Protokollvermerk:

Die Verwaltung setzt diesen Tagesordnungspunkt aufgrund Klärungsbedarfs ab. Die voraussichtliche Behandlung im UVPA sowie im Stadtrat wird im Juli 2017 erfolgen.

#### Ergebnis/Beschluss:

abgesetzt

#### Abstimmung:

abgesetzt

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

#### Protokollvermerk:

Die Verwaltung setzt diesen Tagesordnungspunkt aufgrund Klärungsbedarfs ab. Die voraussichtliche Behandlung im UVPA sowie im Stadtrat wird im Juli 2017 erfolgen.

#### Ergebnis/Beschluss:

abgesetzt

#### Abstimmung:

abgesetzt

**TOP 11**

**31/137/2017**

**Solaroffensive für Erlangen  
- Ergänzung zum Arbeitsprogramm 2017 von Amt 31  
Antrag der Grünen Liste Nr. 131/2016**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Klimaschutz umfasst neben den Maßnahmen zur Energieeinsparung und zur Steigerung der Energieeffizienz ganz besonders auch eine weitreichende Substituierung fossiler Energieträger durch erneuerbare Energien. Durch konzertierte Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit soll die Nutzung erneuerbarer Energien, insbesondere durch solarthermische Anlagen zur Wärmeerzeugung sowie PV-Anlagen zur Stromerzeugung gefördert werden.

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

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

Hierfür bietet die Verwaltung gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Sonnenenergie e. V. (dgs) eine Vortragsreihe zu den Themen

- solarthermischer Anlagen zur Brauchwassererwärmung und kombinierten Brauchwassererwärmung mit Heizungsunterstützung,
- private PV-Anlagen, Eigenstromverbrauch, Stromspeicher,
- PV-Anlagen für Betriebe, Informationen für Industrie und Gewerbe sowie
- Mieterstrommodelle, Informationen für Vermieter.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Vorträge werden in Kooperation mit der dgs e. V. durchgeführt. Genaue Informationen über das Vortragsprogramm finden sich in Anlage 2.

**4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Als Ergänzung zum Arbeitsprogramm 2017 von Amt 31 startet die Verwaltung für das Jahr 2017 eine Solaroffensive Erlangen. Die Ergänzungen beruhen auf dem Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 131/2016 sowie dem darauf folgenden Beschluss Nr. 31/125/2016 Solaroffensive für Erlangen.

Den seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Ergänzungen zum Arbeitsprogramm 2017 bezüglich „Solaroffensive Erlangen“ wird zugestimmt.

Der Antrag der Stadtratsfraktion der Grünen Liste Nr. 131/2016 vom 18.10.2016 ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Als Ergänzung zum Arbeitsprogramm 2017 von Amt 31 startet die Verwaltung für das Jahr 2017 eine Solaroffensive Erlangen. Die Ergänzungen beruhen auf dem Fraktionsantrag der Grünen Liste Nr. 131/2016 sowie dem darauf folgenden Beschluss Nr. 31/125/2016 Solaroffensive für Erlangen.

Den seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Ergänzungen zum Arbeitsprogramm 2017 bezüglich „Solaroffensive Erlangen“ wird zugestimmt.

Der Antrag der Stadtratsfraktion der Grünen Liste Nr. 131/2016 vom 18.10.2016 ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

**TOP 12**

**III/032/2017**

**Anhebung der VGN-Tarife im Stadtverkehr Erlangen zum 1. Januar 2018**

**1. Hintergrund**

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

Das Defizit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH beläuft sich im Jahr 2016 auf rund 6,3 Mio. € vor Steuern. Der Kostendeckungsgrad, d. h. das Verhältnis von Erträgen (im Wesentlichen die Ticketverkäufe) und den Aufwendungen (im Wesentlichen die Verkehrsleistung)

beträgt weniger als 70 %. Ein Verzicht auf eine Tarifierhebung, die sich an den gestiegenen Kosten orientiert, verschlechtert den Kostendeckungsgrad weiter und erhöht das Defizit, welches aus dem Ergebnis der Erlanger Stadtwerke AG vollständig ausgeglichen werden muss.

Grundlage für die Tariffortschreibung 2018 bildet der VGN-Warenkorb, nachdem eine durchschnittliche Kostensteigerung der Verbundunternehmen von 2017 auf 2018 mit 2,54 % errechnet wurde. Auf diesen Preisanpassungsindex erfolgt ein Zuschlag von 0,5 % gemäß des Beschlusses zur Neuregelung des Zuschlags für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste aus Verbundraumerweiterungen.

Die für die Tariffortschreibung maßgebende Preisanhebung beträgt 2018 durchschnittlich 3,03 %. Die Gesellschafterversammlung des VGN hat am 4. April 2017 den Richtungsbeschluss zur Tariffortschreibung 2018 um diesen Wert einstimmig getroffen. Der Grundvertragsausschuss des VGN hat diesen Richtungsbeschluss am 27. April 2017 zustimmend zur Kenntnis genommen.

## **2. Regularien zur Preisfindung**

Die Preisfindung für jede einzelne Fahrausweisart folgt einem festen Verfahren: Zur Erreichung des verbundweiten Erhöhungsfaktors sind in einem ersten Schritt die Stückzahlen der Fahrausweise in den einzelnen Tarifbereichen zu berücksichtigen. Für die Tarifstufe C, die in Erlangen bzw. der Tarifzone 400 Gültigkeit hat, ergibt sich eine durchschnittliche Erhöhung von 3,04 % für 2018.

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

## **3. Preisliche Auswirkungen im Stadtverkehr Erlangen**

Der Preis der Einzelfahrkarte für Erwachsene steigt von 2,20 € auf 2,30 €. Nachdem der Preis der Einzelfahrt Kind letztes Jahr stabil gehalten werden konnte, wird er in der anstehenden Preistrunde ebenfalls um 10 Cent von 1,10 € auf 1,20 € angehoben.

Der Preis des TagesTicket Solo erhöht sich um 10 Cent auf 4,70 €. Das TagesTicket Plus wird um 20 Cent angehoben und kostet künftig 7,60 €.

Die Preise für das Erlanger 4er Ticket für Erwachsene (8,10 €) und der Preis für das 4er Ticket für Kinder (4,00 €) bleiben – wie schon im Vorjahr - unverändert. Der Rabatt gegenüber vier Einzelfahrten erhöht sich und beträgt dann bei Erwachsenen 1,10 Cent und bei Kindern 80 Cent.

Die MobiCard ‚7 Tage‘ verteuert sich um 40 Cent auf 17,50 €. Der Preis der MobiCard ‚31 Tage rund um die Uhr‘ steigt um 1,50 € auf 59,50 €. 2018 kostet die MobiCard ‚9 Uhr‘ 48,50 € und damit 1,30 € mehr.

Der Preis der Solo 31 steigt um 1,50 € auf 53,10 €. Die Monatswertmarken Schüler/Azubi werden um 1,20 € auf 39,90 € angehoben. Die Wochenwertmarken Schüler/Azubi kosten nächstes Jahr 13,30 €. Dies sind 40 Cent mehr als aktuell.

Das beliebte JahresAbo erhöht sich um 90 Cent bzw. 2,26 % auf 40,70 € pro Monat. Die Erhöhungen für das Abo 3 (+ 2,24 %), das Abo 6 (+ 2,81 %) und das JahresAbo Plus (+ 2,29 %) bleiben unter der durchschnittlichen Erhöhung von 3,04 %. Durch diese Maßnahme sollen besonders Vielfahrer profitieren.

Der Preis des Bergkirchwehtickets beträgt künftig 16,90 € und steigt damit um 50 Cent.

#### 4. Entwicklung Semesterticket

In den vergangenen Wochen verhandelten die Vertragspartner im Semesterticket, das Studentenwerk Erlangen-Nürnberg und der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg, über die Fortführung des Semestertickets im Wintersemester 2017/2018 und im Sommersemester 2018. Dabei wurde eine grundsätzliche Einigung über das Preisbildungsverfahren für das dritte Vertragsjahr erzielt. Bereits im April wurde dem VGN auch seitens seiner Vertragspartner die Zustimmung signalisiert. Mitte Mai wurde der entsprechende Vertrag unterzeichnet. Im Juli steht noch der Beschluss der zuständigen VGN-Gremien (Gesellschafterversammlung und Grundvertragsausschuss) an. Am Semesterticket sind derzeit die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, die TH Nürnberg, Evangelische Hochschule Nürnberg und die Hochschule für Musik beteiligt.

Insgesamt hat das Semesterticket im zweiten Jahr eine erfreuliche Entwicklung hinter sich. Die Kaufquote für die Zusatzkarte lag bei 39,55 % und damit deutlich über dem anvisierten Wert von 37,7 %. Für die Startphase des Semestertickets hatten sich die beteiligten Kommunen unter Federführung der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen bereiterklärt, eine Ausgleichsgarantie für den Fall zu übernehmen, dass die erwartete Kaufquote für die Zusatzkarte nicht erreicht wird (vgl. Beschlussvorlagen 13/34/2015 sowie 13/98/2016). Im ersten Jahr hatte der Stadtrat dafür vorsorglich 350.000 Euro, im zweiten Jahr 200.000 Euro bereitgestellt. Im ersten Jahr wurde die Kaufquote von 37,7 % noch unterschritten. Im zweiten Jahr sind nun aber keine Ausgleichszahlungen der Kommunen mehr zu leisten.

Die positive Entwicklung des Semestertickets im zweiten Vertragsjahr führt außerdem dazu, dass bei der Preisbildung im dritten Jahr erstmals das sog. Anreizmodell zur Anwendung kommt. Es sieht für den Fall, dass zwischen 37,7 % und 50 % der Studierenden die Zusatzkarte gekauft haben, vor, dass dies preismindernd in die Preiskalkulation der Zusatzkarte einfließt.

Entwicklung im Überblick:

Semester	Kaufquote Zusatzkarte	Preis Basiskarte	Preis Zusatzkarte
WS 2015/2016	36,90 %	65 Euro	193 Euro
SS 2016	34,22 %	65 Euro	199 Euro
<b>Arithmet. Mittel</b>	<b>35,56 %</b>		
WS 2016/17	41,41 %	70 Euro	199 Euro
SS 2017	37,68 %	71 Euro	204,20 Euro
<b>Arithmet. Mittel</b>	<b>39,55 %</b>		
WS 2017/18 (Preisfortschreibung)		72 Euro	202,50 Euro
SS 2018 (Preisfortschreibung)		72 Euro	208,50 Euro

Die Preisfortschreibung in den kommenden Jahren dürfte durch die rechtlichen Gegebenheiten, mit denen das Studentenwerk umgehen muss, erschwert werden. Diese gehen zurück auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. Mai 1999 (6 C 14/98), Nichtannahmebeschluss BVerfG vom 4. August 2000 (1 BvR 1510/99), in dem sich das BVerfG mit der Gesetzmäßigkeit der Errichtung verfasster Studierendenschaften in Nordrhein-Westfalen und der Einführung beitragsfinanzierter Semestertickets (Solidarmodell) beschäftigt hat. Damals wurde keine Grundsatzentscheidung getroffen. Für den behandelten Einzelfall wurde stattdessen vom Gericht ein verpflichtend zu entrichtender Solidarbeitrag („Basiskarte“) von 1,6185 % des BAföG-Bedarfshöchstsatzes als noch zumutbar eingestuft. Die Rechtsaufsicht des Studentenwerks - das Bayerische Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst - hat die Rechtsauffassung in einer Stellungnahme vom 18. Februar 2015 bestätigt.

Die jährliche Tariffortschreibung hat nun dazu geführt, dass der reguläre Preis für die Basiskarte im kommenden dritten Jahr des Semestertickets auf 73,16 Euro steigen würde. Die Zumutbarkeitsgrenze liegt aber bei maximal 71,38 Euro. Für das dritte Jahr haben beide Vertragspartner daher die Erhöhung abgemildert, so dass die 71,38 Euro nur leicht – im aus Sicht des Studentenwerks gerade noch vertretbaren Risiko – überschritten werden.

Es handelt sich jedoch um ein grundsätzliches Problem, welches sich mit zunehmender Dauer - also weiteren jährlichen Tarifierpassungen - immer weiter verschärfen und über kurz oder lang dazu führen wird, dass es keine tariflich und rechtlich tragbare Lösung mehr für das Ticket gibt. Dies ist weder im Interesse der Partner noch kann es im Interesse der Kommunen sein, die gemeinsam einen hoch verdichteten Ballungsraum bilden, dessen Lebensqualität, Wirtschaftskraft und Attraktivität als Wissenschaftsstandort von leistungsfähiger, moderner Mobilität und damit auch von einem attraktiven ÖPNV abhängig ist. Auf politischer Ebene haben sich daher die Oberbürgermeister der Städte Nürnberg und Erlangen in einem gemeinsamen Schreiben mit der Bitte an das Bayerische Staatsministerium für Bildung und Kultus, Wissenschaft und Kunst gewandt, sich dafür einzusetzen, dass sich die Rahmenbedingungen für das Semesterticket verbessern.

#### **5. Das Verkehrsangebot in Erlangen ist günstig und wird laufend verbessert**

Das Busfahren ist in Erlangen gegenüber anderen Städten vergleichsweise günstig. Im Jahr 2016 lag Erlangen bundesweit bei den Einzelfahrscheinen und beim JahresAbo im vorderen Viertel der günstigen Anbieter.

In den Jahren 2016 und 2017 wurde gemeinsam mit der städtischen Verkehrsplanung das Linienangebot aufgrund der Ergebnisse aus dem neu erstellten Verkehrsentwicklungsplan verbessert und ausgeweitet, ein neues Kundenbüro in der Goethestraße errichtet und auch in die Verkehrsmittelinfrastruktur (neue Busse, Ausbau der Fahrgastinformationssysteme, etc.) investiert. Ende 2017 werden wieder vier neue, klimatisierte Erdgasbusse mit der neuesten Abgasnorm angeschafft. Dadurch steigt der Komfort für die Fahrgäste in den Bussen und die Luftqualität in der Stadt

In der Anlage sind die o.g. Tarife, aber auch alle anderen verbundweiten Tarife für 2018 dargestellt.

#### **6. Weiteres Vorgehen**

Der Aufsichtsrat der Erlanger Stadtwerke hat der Tarifierhebung bereits am 31. März 2017 zugestimmt. Die Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung des VGN erfolgt am 6. Juli 2017.

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

#### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den Stadtrat zu verweisen. Hierüber besteht Einvernehmen.

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

verwiesen

#### **Abstimmung:**

verwiesen

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

### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den Stadtrat zu verweisen. Hierüber besteht Einvernehmen.

### **Ergebnis/Beschluss:**

verwiesen

### **Abstimmung:**

verwiesen

## **TOP 13**

**32-1/057/2017**

### **Antrag aus der Bürgerversammlung am 29.3.2017 für das Versammlungsgebiet "Sebaldussiedlung" bzgl. Überprüfung der Möglichkeiten zum Aufparken auf Gehwegen ggf. mit Markierungen im gesamten Versammlungsgebiet**

In der Bürgerversammlung (BV) für das Versammlungsgebiet "Sebaldussiedlung" am 29.3.2017 wurde unter anderem beantragt, zur besseren Ausnutzung des Parkraums sämtliche Straßen des Versammlungsgebiets (Anlage 1) auf zusätzliche Möglichkeiten des Aufparkens ggf. mit Markierungen zu überprüfen und sofern möglich weitere Aufparkregelungen auszuweisen (vgl. Anlage 2). Der Antrag wurde mit Mehrheit der anwesenden Bürgerinnen und Bürgern angenommen.

### **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.

Mit einer Mitteilung zur Kenntnis (Nr. 321/109/2013) hat die Verwaltung über die zukünftige Vorgehensweise bei Einführung von Aufparkregelungen informiert (vgl. Anlage 3). Dabei wurde darauf hingewiesen, dass bei Neubaumaßnahmen keine Aufparkregelungen vorgesehen werden und die geltenden Vorschriften stets einzuhalten sind.

Für den bestehenden Verkehrsraum wurde betont, dass das Zulassen des Gehwegparkens in Ausnahmefällen möglich ist. Dabei sind jedoch die rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit - insbesondere die nutzbare Gehwegbreite von 1,80 m - zu beachten. Bei bestehenden Aufparkregelungen werden Maßnahmen nur dann eingeleitet, wenn Gefährdungen bzw. nicht unerhebliche Behinderungen für den Fußgängerverkehr bekannt werden.

### **Einschätzung der Fachdienststellen**

Auf Grundlage einer Parkraumerhebung aus dem Jahr 2014 herrscht nach Auskunft der Abteilung Verkehrsplanung in der Sebaldussiedlung grundsätzlich kein sehr hoher Parkdruck, so dass davon

auszugehen ist, dass in zumutbarer fußläufigen Entfernung (300 Meter) stets ein freier Stellplatz im öffentlichen Raum zu finden ist.

Die Polizei weist auf die erforderlichen Restgehwegbreiten hin, die dann eingehalten sind, wenn Platz für Fußgänger, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer auch im Begegnungsverkehr vorhanden ist. Nur in Ausnahmefällen sollten nach Einschätzung der Polizei die vorgeschriebene Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m unterschritten werden.

### **Resümee**

Zusammenfassend kommen Verwaltung und Polizei zum Ergebnis, dass die Gehwege in der Sebaldussiedlung keine ausreichenden Mindestbreiten aufweisen, die zusätzliche Aufparkregelungen zulassen würden. Auch würden zusätzliche Aufparkregelungen der in der MZK (Anlage 3) festgelegten allgemeinen Vorgehensweise beim Ausweisen von Aufparkregelungen zu Lasten des Fußgängerverkehrs gehen, was seitens der Verwaltung und Polizei nicht anzustreben ist.

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

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

1. Im Versammlungsgebiet "Sebaldussiedlung werden zusätzliche Aufparkregelungen nicht ausgewiesen.
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung vom 29.03.2017 ist abschließend bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

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

1. Im Versammlungsgebiet "Sebaldussiedlung werden zusätzliche Aufparkregelungen nicht ausgewiesen.
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung vom 29.03.2017 ist abschließend bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 4 gegen 0

**TOP 14**

**32-1/058/2017**

**Antrag aus der Bürgerversammlung Tennenlohe auf Errichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in den Straßen Am Leitensteig sowie Branderweg**

In der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Tennenlohe wurde unter anderem beantragt, die Straßen Am Leitensteig sowie Branderweg als Verkehrsberuhigten Bereich

auszuweisen. Begründet wurde der mit Mehrheit angenommene Antrag mit dem Nichtbeachten der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen.

### **Rechtslage**

Nach der Veraltungsvorschrift zu Zeichen 325 StVO kommt ein verkehrsberuhigter Bereich nur für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr in Betracht. Die mit Zeichen 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) gekennzeichneten Straßen müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Entscheidend ist, dass die Fahrzeugführer schon aus dem äußeren Bild der Verkehrsfläche unmissverständlich den Eindruck gewinnen, sie befinden sich nicht auf einer „normalen“ Straße, sondern in einem Bereich mit deutlichem Gewicht auf den nicht verkehrlichen Nutzungen von Aufenthalt und Spiel.

Im Verkehrsberuhigten Bereich stehen die Verkehrsflächen allen Verkehrsteilnehmern, also auch den Fahrzeugen, gleichberechtigt zur Verfügung (Mischverkehr). Für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer gelten abweichend von den allgemeinen Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung besondere Regeln. Insbesondere ist das Nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern im Sinne gegenseitiger Rücksichtnahme geregelt. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.

### **Prüfung vor Ort**

Nachdem sich die verschiedenen Streckenabschnitte in ihrem Erscheinungsbild und Ausbau wesentlich unterscheiden, wurde eine Prüfung nach den jeweiligen Abschnitten durchgeführt.

#### ***Abschnitt 1 Leitensteig***

Im gesamten Verlauf der Straße Leitensteig sind beidseitig Hochbordgehwege vorhanden. Das Ausweisen eines Verkehrsberuhigten Bereiches scheidet daher schon am fehlenden niveaugleichen Ausbau aus. Zudem ähnelt der Leitensteig den Straßen der Umgebung, die als Tempo 30-Zone ausgewiesen sind, so dass auch aus diesem Grund ein Verkehrsberuhigter Bereich ausscheidet.

#### ***Abschnitt 2 Branderweg zwischen Hutgraben und Herringstraße***

Dieser Bereich ist mit einem Streckenverbot 20 km/h belegt sowie mit VZ 260 StVO (Verbot für Krafträder und Kraftwagen) mit Ausnahme des Anliegerverkehrs ausgewiesen. In diesem Bereich findet teilweise nicht unerheblicher Fußgänger- sowie Schülerverkehr statt. Es sind keine Hochbordgehwege vorhanden, für den Fußgängerverkehr ist ein Schutzstreifen markiert. Die Voraussetzungen bzgl. eines niveaugleichen Ausbaus sind zwar gegeben, allerdings vermittelt die Straße durch ihre Gestaltung nicht den Eindruck, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt bzw. der Bereich für Kinderspiele genutzt wird. Optisch wird dem Individualverkehr eher der Eindruck vermittelt, man befinde sich auf einer schmalen Straße außerhalb geschlossener Ortschaft. Auf Grund der genannten Aspekte scheidet auch hier das Ausweisen eines Verkehrsberuhigten Bereiches aus.

#### ***Abschnitt 3 Branderweg zwischen Herringstraße und Sebastianstraße***

Entlang der Westseite dieses Straßenabschnitts ist ein Hochbordgehweg angelegt. Zudem wird wie unter Abschnitt 1 der Eindruck vermittelt, man befinde sich in einer Tempo 30-Zone, was auch der vorhandenen Beschilderung entspricht. Wie unter Abschnitt 1 kann dieser Bereich nicht als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.

### **Resümee**

Zusammenfassend kommen die städtischen Fachdienststellen und Polizei zum Ergebnis, dass die rechtlichen Voraussetzungen für das Ausweisen eines Verkehrsberuhigten Bereiches in den Straßen Leitensteig sowie Branderweg nicht vorliegen.

Die Polizei weist ausdrücklich darauf hin, dass der Weg über Leitensteig/Branderweg neben der Verbindung über die Sebastianstraße und den Franzosenweg eine wichtige verkehrliche Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung hat. Schon deshalb kann nicht davon ausgegangen werden, dass in diesem Bereich die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Besonders kritisch wäre nach Einschätzung der Polizei ein Verkehrsberuhigter Bereich im unbebauten Bereich zwischen Hutgraben und Herringstraße. Keinesfalls vermittelt die Straße dort durch ihre Gestaltung den Eindruck, dass dort die Aufenthaltsfunktion überwiegt. Deshalb wäre hier im Falle des Ausweisens mit erheblichen Gefahren für Fußgänger und spielende Kinder zu rechnen.

Die Abteilung Verkehrsplanung schlägt vor, die Straßen Leitensteig und Branderweg als Fahrradstraße auszuweisen, nachdem es sich bei dieser Verbindung um eine wesentliche Fahrradachse zwischen Erlangen und Nürnberg handelt. Im Zuge der rechtlichen und sachlichen Prüfung ist noch der Ortsbeirat Tennenlohe zu beteiligen. Sobald das Prüfungsverfahren vollständig abgeschlossen ist, ist eine Beschlussfassung im UVPA vorgesehen.

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

#### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung sagt eine Behandlung zum Thema „Umbau“ im Ortsbeirat Tennenlohe zu. Hierüber besteht Einvernehmen.

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

1. Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Tennenlohe vom 22.02.2017 ist damit abschließend bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

#### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung sagt eine Behandlung zum Thema „Umbau“ im Ortsbeirat Tennenlohe zu. Hierüber besteht Einvernehmen.

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

1. Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Tennenlohe vom 22.02.2017 ist damit abschließend bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 6 gegen 0

**TOP 15**

**32-2/019/2017**

**Fahrradpolizeistreifen in Erlangen;  
Antrag der SPD Fraktion Nr. 034/2017 vom 29.03.2017**

Die SPD Fraktion beantragt mit Schreiben vom 29.03.2017, dass sich die Stadt Erlangen beim Bayerischen Innenminister dafür einsetzt, auch in Bayern Fahrradstreifen der Polizei zu schaffen und in einem Pilotprojekt in Erlangen zu testen. Andere Bundesländer hätten bereits positive Erfahrungen damit gemacht.

In ihrer Stellungnahme zu dem Fraktionsantrag führt die PI Erlangen-Stadt aus, dass Fahrradstreifen auch abseits der Verkehrswege für Kraftfahrzeuge, also auf Radwegen, in Fußgängerzonen und Grünanlagen, zur Verkehrsüberwachung beitragen können. Die bisherigen Erfahrungen hätten gezeigt, dass sowohl bei Fahrradfahrern als auch bei Kraftfahrzeugführern die Einhaltung von Ausrüstungs- und Verhaltensvorschriften einer stetigen Kontrolle bedürfen. Unabhängig davon bringt der direkte Kontakt zum Verkehrsteilnehmer eine Intensivierung der Verkehrsaufklärung mit sich.

In Anbetracht des hohen Radverkehrsanteils wären Fahrradstreifen als Initiative zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aus Sicht der Polizei zu begrüßen.

Allerdings gibt die PI Erlangen-Stadt zu bedenken, dass sie weder personell noch materiell über ausreichende Ressourcen verfügt, die eine Institutionalisierung von Fahrradstreifen erlauben würden. Die im täglichen Dienst zur Verfügung stehenden Kräfte reichen nicht aus, um einen Streifendienst mit Fahrrädern zu gewährleisten. Würde man einen Teil des motorisierten Streifendienstes durch Fahrradstreifen ersetzen, ergäben sich - selbst wenn die notwendige Bekleidung und geeignete Fahrräder zur Verfügung stünden - nicht unerhebliche Einsatzeinschränkungen. Die so eingesetzten Streifen könnten räumlich und sachlich nur begrenzt Aufträge übernehmen. Für Transporte von evtl. Straftätern müssten Transportkapazitäten angefordert werden. Im Ergebnis würde dies zu erheblich erhöhten Wartezeiten bei der Einsatzabarbeitung im gesamten Stadtgebiet führen.

Aus Sicht der PI Erlangen Stadt wäre die Einführung von Fahrradstreifen an folgende Voraussetzungen geknüpft:

- Personalmehrung von mindestens 2 bis 3 Beamten,
- Ausstattung mit geeigneten Fahrrädern,
- Bereitstellung einer geeigneten Bekleidung, die in Funktionalität und Farbe dem neuen Erscheinungsbild der Bayerischen Polizei entspricht.

Lt. Polizei nimmt das Thema Radfahrer bei der PI Erlangen-Stadt schon jetzt breiten Raum ein. Neben der Überwachung im täglichen Streifendienst würden wiederholt Kontroll- und Aufklärungsaktionen durchgeführt, sei es durch den Einsatz von Einheiten der Bereitschaftspolizei oder durch die Teilnahme beispielsweise an der Erlanger Rädli. Die uniformierte Präsenz im öffentlichen Raum, auch abseits von Straßen, konnte im letzten Jahr durch mehr als 700 Fußstreifen gewährleistet werden. Diesen Ansatz sieht die PI Erlangen-Stadt in der Gesamtbetrachtung ihrer Aufgaben grundsätzlich als durchaus angemessen an.

Im Ergebnis hält die PI Erlangen-Stadt Fahrradstreifen für eine geeignete Ergänzung ihrer bereits umfangreichen Sicherheitsarbeit, die dauerhafte Einrichtung in Erlangen sei derzeit jedoch insbesondere personell nicht absehbar.

### Haushaltsmittel

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

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

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Die Stadt Erlangen setzt sich beim Bayerischen Innenminister dafür ein, dass auch in Bayern Fahrradsteifen der Polizei geschaffen und in einem Pilotprojekt in Erlangen getestet werden.
2. Der Antrag der SPD Fraktion Nr. 034/2017 vom 29.03.2017 ist damit bearbeitet.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Die Stadt Erlangen setzt sich beim Bayerischen Innenminister dafür ein, dass auch in Bayern Fahrradsteifen der Polizei geschaffen und in einem Pilotprojekt in Erlangen getestet werden.
2. Der Antrag der SPD Fraktion Nr. 034/2017 vom 29.03.2017 ist damit bearbeitet.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 4 gegen 0

## TOP 16

242/188/2017

### Künftiger Umgang mit KFZ-Stellplätzen im Bereich des KuBiC im Frankenhof

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Erweiterung des Angebots an öffentlichen KFZ-Stellplätzen im näheren Umfeld zum künftigen KuBiC im Frankenhof für Beschäftigte oder Nutzer

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

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

Nach Grundsatzbeschluss des Stadtrats vom 30.06.2016 werden die gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen erforderlichen 165 KFZ-Stellplätze für das Bauprojekt „KuBiC im Frankenhof“ neben den Abstellmöglichkeiten für KFZs von Menschen mit Behinderung (insg. 7.

St.) nicht auf dem Grundstück „Frankenhof“ gebaut. Lediglich der Bedarf an Fahrradabstellplätzen wird real erfüllt.

Die bauordnungsrechtlich notwendigen, jedoch nicht real zu errichtenden Stellplätze müssen demnach abgelöst werden. Dies ist im DA-Bau Beschluss berücksichtigt. Hierzu fällt eine Ablöse von 11.500,- EUR (Zone II, Innenstadt) je Stellplatz an.

Davon losgelöst ist die Betrachtung, ob für den Betrieb öffentliche KFZ-Stellplätze angeboten werden. Die künftigen Nutzer schätzen hierbei folgende durchschnittliche Besucherzahl/ Anzahl Beschäftigte:

- Beschäftigte: 45
- Übernachtungsbetrieb: 30
- normaler Tages-/Abendbetrieb: 10
- einzelne Großveranstaltungen  
bei gleichzeitigem Betrieb der Säle: 300

Zur Unterbringung von KFZs stehen folgende Lösungsvarianten zur Diskussion:

#### **Variante A)**

Im Bereich des Frankenhofs (Umgriff siehe Anlage Verkehrsplanung) standen bisher 47 St. KFZ-Stellplätze für freies Parken (s. Anlage) zur Verfügung. Diese Anzahl verbleibt auch nach Abschluss der Baumaßnahme. Ein weiterer Ausbau erfolgt nicht, da dieser den motorisierten Individualverkehr (MIV) fördert und damit dem verkehrspolitischen Ziel einer Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in den Wohngebieten widerspricht.

#### **Variante B)**

In fußläufiger Entfernung (ca. 500m, Gehzeit 6min) liegt das Parkhaus Henkestraße 7 mit einem Angebot an 438 Stellplätzen. Recherchen zeigen, dass freie Stellplatzkapazitäten vorhanden sind. Es bietet bereits heute die Möglichkeit, Dauerparkplätze zu einem monatlichen Festpreis anzumieten. Der veröffentlichte Dauermietpreis beläuft sich aktuell auf 104,10 EUR pro Monat. In einer ersten Anfrage an den Betreiber zeigte sich dieser an einer Zusammenarbeit mit der Stadt Erlangen interessiert.

Bei einer dauerhaften Sicherung von z.B. 50 KFZ-Stellplätzen fielen hier jährliche Kosten an von: 50 St. x 104,10 EUR/Mo x 12 Monate = 62.460,- EUR.

Bei einer Untervermietung nach aktuellen städtischen Konditionen wären Einnahmen möglich von max.: 50 St. x 25,56 EUR/Mo x 12 Monate = 15.336,- EUR.

Auch ein Angebot für ein sog. Flex-Plus Ticket zum Preis von 6,- EUR für 5 Stunden liegt vor, das z.B. als Kombiticket (Eintritt zur Veranstaltung im Frankenhof + Parkgebühr) auch aus den Mitteln der Stellplatzabläse weiter subventioniert werden könnte.

#### **Variante C)**

Die Stadt Erlangen besitzt bereits Flächen westlich des jetzigen Frankenhofs und strebt überdies an, die Hallenbadfläche nach Abbruch des Gebäudes von den ESTW zu erwerben.

Bei einer Nachnutzung, wie sie auch Inhalt des Ideenteils des Wettbewerbs Frankenhof war, bestünde nun die Möglichkeit dort KFZ-Stellplätze real zu errichten.

Dies könnte z.B. mittels Tiefgarage oder Parkdeck realisiert werden. Die Zufahrt wäre außerhalb der direkt angrenzenden Wohnbebauung über die Fahrstraße denkbar. Zu beachten ist jedoch, dass die Stadt dann in Konkurrenz zu den bestehenden öffentlichen Stellflächen bzw. privaten Parkgaragenbetreibern tritt.

Bei angenommenen Kosten für ein oberirdisches Parkdeck von 7.500 EUR/Stellplatz ist z.B. bei 150 KFZ-Stellplätzen mit Baukosten ohne Grundstück von ca. 1,1 Mio. EUR zu rechnen. Für eine eingeschossige Tiefgarage mit einem angenommenen Kostenaufwand von ca. 24.000 EUR/Stellplatz (tatsächlich abhängig von der Art der darüber liegenden Bebauung) läge die Investitionssumme insgesamt bei ca. 3,6 Mio. EUR.

Auf die beiden aus dem Ideenwettbewerb entwickelten Planskizzen (Anlage 1 und 2) wird beispielhaft verwiesen. Hier dargestellt ist die städtebauliche Idee, eine Sporthalle auf diesem Gelände zu errichten, um Synergien zur Freisportfläche zu kreieren. Denkbar ist aber auch eine Kombination mit Wohnungs-/ Gewerbe- oder Kulturbauten. Bei einer 2-geschossigen Tiefgarage für den über 150 Plätze hinausgehenden Bedarf wäre mit einem Mehraufwand von ca. 20% je Stellplatz zu rechnen.

Denkbar wäre es auch, dass nach einem Verkauf des Geländes an einen privaten Investor, dieser über seinen eigenen Bedarf hinaus weitere KFZ-Stellplätze für den Betrieb des KuBiC errichtet. Vertraglich zu vereinbaren wäre dann, dass und zu welchen Konditionen diese den Beschäftigten und Nutzern des künftigen KuBiC zur Verfügung stünden. Aufgrund der Gewinnabsicht eines Privatinvestors ist hier jedoch eher nicht mit einem wirtschaftlicheren Angebot als bei der Eigenerrichtung zu rechnen.

Bis zu einer etwaigen anderweitigen Entscheidung (Variante B oder C o.Ä.) geht die Verwaltung bei der Beantragung der Baugenehmigung für das Projekt „KuBiC“ von der Variante A, also der reinen Ablöse der bauordnungsrechtlich geforderten Stellplätze aus.

### **Verkehrsplanerische Einschätzung zu den Varianten A) bis C):**

Die zukünftigen Besucher und Beschäftigten des "KuBiC im Frankenhof" sollten grundsätzlich motiviert werden, Verkehrsmittel des Umweltverbundes (d.h. ÖPNV, Rad- / Fußverkehr) zu nutzen. Neben der Bewirtschaftung des Parkraumes kann dies insbesondere durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements wie Firmen-Abo / Job-Ticket, Kombi-Ticket, attraktive Fahrradabstellanlagen etc. gefördert werden.

Trotzdem ist die Bereitstellung einer geringen Anzahl von Stellplätzen für die künftigen Nutzer des "KuBiC im Frankenhof" andiskutiert worden. Dies kann sowohl durch Variante B) als auch C), ggf. auch durch eine Kombination beider Varianten, erreicht werden.

Bei den Konzepten ist darüber zu berücksichtigen, dass die möglichen zukünftigen Nutzungen auf den westlich des Frankenhofs gelegenen Flächen weiteren eigenen Stellplatzbedarf verursachen werden, der aufgrund der noch unbekanntem Nutzungen derzeit nicht abgeschätzt werden kann.

Für den nur sporadischen und in unterschiedlicher Größenordnung notwendigen Stellplatzbedarf durch Großveranstaltungen wäre die feste Errichtung von Stellplätzen auf jeden Fall unverhältnismäßig. Hierfür ist eine Kooperation mit den benachbarten Parkhäusern, d. h. Variante B), am zweckmäßigsten. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass insbesondere

nachts und bei schlechten Witterungsverhältnissen der für den ÖPNV maßgebende Richtwert von 300m Abstand nicht überschritten werden sollte.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Je nach Entscheidung für eine der Varianten sind ggfls. Vertragsverhandlungen aufzunehmen.

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Variante A

Hier fällt die Ablösesumme innerhalb des städtischen Haushalts an.

Variante B

Hier wäre es denkbar, dass die Stadt eine größere Anzahl an TG-Stellplätzen anmietet und diese dann an seine Beschäftigten oder die Nutzer des künftigen KuBiC entsprechend der bei der Stadt üblichen Tarife weitervermietet. Die Differenz ist im Verwaltungshaushalt auszugleichen. Für Besucher von Veranstaltungen sind kombinierte Eintritts- und Parktickets denkbar, die zur Refinanzierung der Mietkosten beitragen.

Variante C

Mit einer Realisierung von öffentlichen KFZ-Stellplätzen als Eigenmaßnahme wäre diese im Investitionshaushalt zu finanzieren.

Eine Förderung von öffentlichen Stellplätzen über die Städtebauförderung wäre denkbar (jedoch nicht für notwendige Stellplätze).

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Protokollvermerk:

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

#### Ergebnis/Beschluss:

vertagt

#### Abstimmung:

vertagt

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

### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

### **Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

### **Abstimmung:**

vertagt

## **TOP 17**

24/035/2017

### **Energiebericht für städtische Gebäude und Einrichtungen 2016**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

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

Energiecontrolling in Form von Berichten.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Erfassung und Auswertung der Energie- und Wasserverbräuche.

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

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

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

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

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

## TOP 18

610.3/042/2017

### **Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzeptes (ISEK) Erlangen Südost und Ausweisung des Gebietes "Soziale-Stadt Erlangen Südost"**

#### **ISEK Erlangen Südost**

Am 22.01.2015 beschloss der Stadtrat die Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach § 171e BauGB für das Stadtgebiet „Erlangen-Südost“ als Voraussetzung zur Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ und ggf. zur Festlegung eines Sanierungsgebietes.

Mit UVPA-Beschluss vom 16.06.2015 erfolgte die Vergabe zur Erstellung eines ISEK Erlangen Südost an das Stadtplanungsbüro Topos Team GmbH, Nürnberg. Im Rahmen des ISEK Erlangen Südost wurden in einem intensiven und umfassenden Prozess in den Jahren 2015 und 2016 für fünf zentrale thematische Handlungsfelder im betrachteten Stadtbereich strategische Ziele und Handlungsempfehlungen entwickelt und konkrete Maßnahmen definiert. Der Prozess ist nun abgeschlossen und der Ergebnisbericht des ISEK Erlangen Südost liegt vor (siehe Anlage 1 und 2).

#### **Erarbeitungsprozess**

Das ISEK Erlangen Südost wurde mit einem ämterübergreifenden Team der Verwaltung und unter Beteiligung der Öffentlichkeit von einem externen Büro erarbeitet. Der Prozess wurde von einer ressortübergreifenden Lenkungsgruppe Erlangen Südost mit Mitgliedern aus Politik und Verwaltung begleitet.

Insgesamt fanden in zwei Beteiligungsrounds jeweils drei Bürgerinformations- und Diskussionsveranstaltungen statt. Zusätzlich wurde der Entwurf des ISEK öffentlich ausgelegt und stand im Internet zum Download bereit, mit der Möglichkeit Anregungen und Ideen einzuspeisen. Neben der internen Ämterbeteiligung fand eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt. In drei Lenkungsgruppen und einer UVPA-Sitzung wurden die Zwischenergebnisse vorgestellt und diskutiert.

#### **Inhalte des ISEK Erlangen Südost**

Der Erlanger Südosten ist aufgrund seiner besonderen Geschichte und einer Vielzahl von unterschiedlichen Strukturen und Qualitäten ein heterogener Stadtraum. Im Laufe der Untersuchung kristallisierten sich fünf wichtige Handlungsfelder heraus, für die jeweils Handlungsempfehlungen sowie konkrete Maßnahmen (Schlüsselprojekte) vorgeschlagen werden:

- **Handlungsfeld Gebäude und Wohnen**

Die Modernisierung von Geschosswohnungsbauten der Nachkriegsepoche in Verbindung mit zusätzlichem Wohnraumangebot (Bauen im Bestand) und Verbesserungen des Wohnumfelds ist zentrales Anliegen der Erlanger Wohnungspolitik. Schwerpunktgebiete sind die Housing-Area und Rathenau-Süd. Als Pilotprojekt bereits in der Umsetzung ist die Neubebauung Brüxer Straße.

Die Sicherung und Weiterentwicklung der einzigen beiden Nahversorgungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet an der Hans-Geiger Straße und rund um die Theodor-Heuss-Anlage stärkt das wohnungsnahe und fußläufige Einkaufen in einer Stadt der kurzen Wege.

- **Handlungsfeld Freiraum**

Obwohl Erlangen-Südost auf den ersten Blick ein grüner Stadtteil ist, besteht an verschiedenen Punkten spezifischer Handlungsbedarf.

Die Ausstattung mit öffentlichem Grün ist stark unterdurchschnittlich. Der Grünzug Röthelheimgraben ist die einzige Potenzialfläche, um das Defizit abzubauen. Aufwertungsmaßnahmen am Ohmplatz und an der Theodor-Heuss-Anlage eröffnen Möglichkeiten zu einer intensiveren Nutzung durch alle Generationen.

Beim Kinderspiel gibt es Fehlbedarfe. Der Spielplatz Komotauer Straße muss erhalten und verbessert werden. Für Jugendliche bietet die Alte B4 einen attraktiven Standort am Siedlungsrand, den es zu stärken gilt.

Die anstehende bauliche Quartiersentwicklung in Rathenau-Süd bietet große Chancen zur Neugestaltung und Aufwertung des Wohnumfelds der Geschosswohnungsbauten. Auch hier gilt ein besonderes Augenmerk auf bessere Spielangebote für Kinder sowie auf neue Formen der Gartenkultur (Stichwort urban gardening).

- **Handlungsfeld Verkehr und Mobilität**

Die Umsetzung des Masterplans Uni-Südcampus mit Neuordnung der Verkehrserschließung und der Parkplätze bietet die Chance zur nachhaltigen Entlastung des angrenzenden Stadtteils Sebaldis vom Durchgangs- und Parksuchverkehr und entspannt die Parksituation im gesamten Quartier.

Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, des Car-Sharings und der sukzessive Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum sind Bausteine einer bewohner- und klimafreundlichen Nahmobilität.

Die Stadt-Umland-Bahn wird zentral durch das Gebiet Erlangen-Südost verlaufen und lässt eine Entlastung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) erwarten. Die Verdichtung des Wohnens im Einzugsbereich ist sinnvoll. Auf die Verknüpfung mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist zu achten (Stichwort Intermodalität).

- **Handlungsfeld Soziales Miteinander**

Die Erarbeitung des ISEK Erlangen-Südost stieß auf reges und z.T. kritisches Interesse in den Stadtteilen. Der weitere kontinuierliche Ausbau guter Kommunikations- und Informationsstrukturen ist bei der Umsetzung von Maßnahmen unerlässlich. Stadtteilbeirat, Meinungsträgerkreis und projektbezogene Beteiligungsformate sind notwendig.

Das in Soziale Stadt Gebieten obligatorische Quartiersmanagement soll projektbezogen und bedarfsgerecht im gesamten Gebiet agieren.

Bis auf den Treffpunkt Röthelheimpark, für den allerdings dringender Erweiterungsbedarf festgestellt wurde, gibt es keine Begegnungsstätten im Gebiet. Niederschwellige Angebote für Kinder, Jugendliche und Familien sowie zur Integration müssen ausgebaut werden. An erster Stelle stehen das Familienzentrum am Standort östlich Hartmannstraße sowie ein Quartierszentrum für Rathenau und den südlichen Bezirk Röthelheim.

- **Handlungsfeld Bildung und Bewegung**

Die schrittweise Öffnung der zahlreichen Sportflächen zum Stadtteil hin bietet vielfältige Möglichkeiten für die Bevölkerung, von dieser besonderen Lagesituation zu profitieren. Unter dem Label „Sport- und Freizeitachse“ können die Angebote zusammengefasst werden. Ein erster Schritt wäre die Umsetzung des Impulsprojektes „Röthelheimer Rundweg“.

Durch die Neukonzeption einer Dreifach- bis Vierfach-Sporthalle kann das Defizit an Hallensportflächen abgebaut werden. Die Mitnutzung für Gesundheits- und Bewegungsangebote durch benachbarte soziale Einrichtungen ist anzustreben.

Unter mehreren Schulbaumaßnahmen genießt die Sanierung und Erweiterung Michael-Poeschke-Grundschule in Verbindung mit einer Neugestaltung des Schulhofes höchste Priorität

### **Weiteres Vorgehen:**

In Erlangen Südost bündeln sich zentrale Fragen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung wie beispielsweise die Weiterentwicklung der Siedlungen der Nachkriegszeit angesichts der geänderten soziodemographischen, kulturellen, bautechnischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, eines neuen Umgangs mit Grün- und Freiräumen, die Fragen nach zukunftsfähiger Mobilität und Modellen des wohnortnahen lebenslangen Lernens. Für Erlangen Südost sollen daher ebenso richtungsweisende wie tragfähige Strategien entwickelt und umgesetzt werden, die sich eng am Quartier orientieren. Dazu soll ein integrierter und Maßnahmen bündelnder Ansatz, wie ihn die Soziale Stadt bietet, verfolgt werden.

### **Ausweisung des Gebietes "Soziale-Stadt Erlangen Südost"**

Als eine zentrale Möglichkeit die definierten Projekte auch umzusetzen, wird die Stadterneuerung gesehen.

Die Instrumente und Fördermittel, die die Städtebauförderung für die Quartiersentwicklung zur Verfügung stellt, können im Südosten wichtiger Motor sein, um die im ISEK entwickelten Handlungsansätze wirksam weiterzuführen und zu realisieren.

Das Bund- Länder-Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ unterstützt mit seinem umfassenden Ansatz eine gemeinschaftliche und integrierte Herangehensweise. Diese ist auch erforderlich, um den im ISEK aufgezeigten Weg zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Quartiersentwicklung erfolgreich zu gehen.

Das ISEK Erlangen Südost erfüllt die Aufgabe des nach § 171e Abs. (4) BauGB für ein „Soziale Stadt- Gebiet“ erforderlichen Entwicklungskonzeptes und kann als Handlungsleitfaden für den anstehenden Prozess dienen.

Der integrierte Handlungsbedarf ist ausführlich dokumentiert und der beigefügten Anlage 1 zu entnehmen.

Durch gemeinsames, ressortübergreifendes Handeln kann das Potenzial des Erlanger Südostens als Stadtteil mit guter Lebensqualität und großer Integrationskraft gesichert und weiterentwickelt werden.

In den ISEK Prozess waren zahlreiche Akteure vor Ort einbezogen. Um daran gewinnbringend anknüpfen zu können, soll der zeitliche Abstand zur Weiterführung der begonnenen Akteursaktivierung nicht zu groß werden.

Ein Quartiersmanagement, wie es die Soziale Stadt vorsieht, könnte projektorientiert diese Fäden aufnehmen und erfolgreich weiter knüpfen.

### **Gebietsabgrenzung und Verfahrenswahl**

Für die anstehenden Aufgaben in Erlangen Südost sind zwei Ebenen von Bedeutung:

Auf der einen Seite geht es darum, die einzelnen Quartiere in sich zu stärken und zu stabilisieren.

Das ISEK schlägt vor, insbesondere die dezentralen Strukturen bedarfsgerecht zu entwickeln bzw. auszubauen. Weil die aus unterschiedlichen Zeiten stammenden Quartiere eine sehr unterschiedliche Struktur aufweisen, wird hier eine spezifische Herangehensweise in unterschiedlicher Intensität benötigt. Um die Bedarfe zu konkretisieren sind ggf. vertiefende

Untersuchungen erforderlich.

Die zweite, ebenso bedeutsame Handlungsebene umfasst die zentralen, verbindenden, zum Teil auch trennenden Strukturelemente wie die übergeordneten Grünzüge und Freiräume, die Verkehrsachsen sowie Gemeinbedarfseinrichtungen.

Das Soziale-Stadt-Gebiet Erlangen Südost ist daher bewusst weiter gefasst, um auch der Bedeutung und Handlungserfordernis bei den übergeordneten Strukturen

Rechnung tragen zu können.

Das Städtebaurecht bietet der Kommune als Rechtsgrundlage für die Durchführung von Maßnahmen der Sozialen Stadt zwei Verfahren mit unterschiedlicher Eingriffs- und Wirkungsintensität

an:

- Maßnahmen der „Sozialen Stadt“ nach § 171e BauGB
- Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen nach §§ 136 ff. BauGB

Erlangen Süd-Ost soll ohne sanierungsrechtliche Satzung durch einfachen Beschluss zum „*Gebiet, in dem Maßnahmen der sozialen Stadt durchgeführt werden sollen*“, festgelegt werden. Dies entspricht der Empfehlung der Regierung von Mittelfranken und erlaubt eine zügige Gebietsausweisung.

Die Erarbeitung und der Beschluss einer Satzung entfallen.

Die avisierten Ziele und Maßnahmen sind aus Sicht der Verwaltung auch ohne das sanierungsrechtliche Instrumentarium (z.B. Sanierungsvermerk im Grundbuch, gemeindliches Vorkaufsrecht,

Ausgleichsbeträge etc.) und die vorgesehenen sanierungsrechtlichen Genehmigungspflichten nach §§ 144 ff. BauGB zu erreichen. Sonderabschreibungsmöglichkeiten nach §§7h, 10f und 11a EStG bestehen im „Soziale-Stadt-Gebiet“ nicht.

In Bezug auf Bestandssanierung, Bauen im Bestand und Quartiersentwicklung sind im Bereich der Housing Area und der Hans-Geiger-Straße bereits Maßnahmen in die Wege geleitet.

## **Finanzierung / Ressourcen**

### *a) Programmaufnahme Städtebauförderung*

Die Verwaltung hat für 2017 die Aufnahme von Erlangen-Südost in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ bei der Regierung von Mittelfranken beantragt.

Die angemeldete Stadterneuerungsmaßnahme wurde bei der Programmaufstellung berücksichtigt.

Damit stehen für die Umsetzung von Maßnahmen im Gebiet Fördermittel in Höhe von

60 % der förderfähigen Kosten zur Verfügung. Der beantragte vorrausichtlich insgesamt förderfähige Kostenrahmen beträgt ca. 10,5 Mio. Euro über die gesamte Laufzeit des Gebietes (ca. 10-

15 Jahre).

### *b) Mittelfristige Finanzplanung*

Die finanzielle Durchführbarkeit des Projektes muss durch die Mittelbereitstellung im Haushalt der Stadt gesichert werden.

In der zukünftigen Haushaltsplanung 2018 sollten HH-Mittel wie folgt angemeldet werden:

<b>Jahre</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>ff</b>
<b>T €</b>	300	300	500	500	Rest

Bei einem positiven Beschluss für die 3-4-fach Halle wird dieser Vorschlag entsprechend angepasst.

Die Mittel setzen sich aus zweckgebundenen Einnahmen von Bund/Land und städtischen Mitteln zusammen.

Die Betreuung eines Soziale Stadt - Gebietes erfordert trotz der Teilübertragung von Aufgaben an Dritte, einen hohen Planungs-, Koordinations- und Betreuungsaufwand. Von einem erhöhten Personalbedarf in der Verwaltung ist daher auszugehen.

### **Projekte und Maßnahmen**

Der aktuelle Stand des Maßnahmenkataloges zum ISEK Erlangen Südost (siehe Anlage 2) ist das Ergebnis des Abstimmungs- und Beteiligungsprozesses im Herbst/Winter 2016/2017 und der Ergebnisse der Diskussionen in der Lenkungsgruppe Erlangen-Südost im Januar 2017. Er sieht folgende Projekte zur Umsetzung im Rahmen der „Sozialen Stadt“ vor:

#### *a.) Umgestaltung und Erweiterung der Spielflächen an der Komotauer Straße*

In Verbindung mit der Bebauung einer derzeit als Parkplatz genutzten Fläche mit Wohnungen für anerkannte Flüchtlinge sollen die angrenzenden Freiflächen als Spielbereiche neu konzipiert und umgestaltet werden. Ein Hauptaugenmerk der Planung soll auf der integrativen Funktion von Spielen und Betätigungen im Freien liegen. Eine intensive Beteiligung der Kinder ist vorgesehen.

#### *b) Einrichtung eines Quartiersmanagements*

Das Quartiersmanagement hat in der Sozialen Stadt eine Schlüsselfunktion für die Gestaltung des Prozesses und die Einbindung und Motivation der Bewohnerinnen und Bewohner. Zu seinen Aufgaben gehören die Initiierung, Entwicklung oder auch Umsetzung von Projekten, die Koordination und Moderation der örtlichen Prozesse, die Vernetzung der Akteure sowie die Öffentlichkeits- und Imagearbeit. Die Einrichtung des Quartiermanagements ist im Soziale-Stadt-Gebiet obligatorisch.

In Erlangen Süd-Ost sind mit dem Stadtteiltreff Röthelheimpark und seinen Netzwerken bereits aktive Strukturen vorhanden. Eine sinnvolle Ergänzung und Zusammenarbeit von projektbezogenem Quartiersmanagement und den bestehenden Netzwerken und Institutionen (Runde Tische, Stadtteilbeiräte etc.) wird daher angestrebt.

#### *c) Weitere im Rahmen der Stadterneuerung geeignete in Erlangen Südost anstehende Projekte:*

- Stadtteiltreff Rathenau-Süd / Röthelheim, evtl. in Kombination mit erforderlichen Kinderbetreuungseinrichtungen für Rathenau Süd
- Rundweg Röthelheim als Anstoß zur „Sport- und Freizeitachse“
- Rund um den Theodor-Heuss-Platz (Stadtteiltreff, Freiraumgestaltung, Nahversorgung stärken, Gastronomie)
- Familienzentrum Röthelheimpark in Verbindung mit Hallensportflächen

(Begegnung - Bewegung - Gesundheit), Kletterhalle und Fraunhofer-Institut  
als weiterer Teil der „Sport- und Freizeitachse“

- Umgestaltung Schulhof Michael-Poeschke-Schule zum öffentlichen Spielhof
- Umgestaltung Schulhof Friedrich-Rückert-Schule zum öffentlichen Spielhof
- Freiraum für Jugendliche an der alten B4
- Umgestaltung der Memelstraße

Die Verwaltung schlägt vor, die unter a.) und b.) genannten Projekte bereits für das Programmjahr 2018 anzumelden.

Die weiteren Projekte zur Programmanmeldung werden durch die Verwaltung vorgeschlagen, in der Lenkungsgruppe Erlangen Südost diskutiert und zum Jahresende dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

### Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

#### **Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Erlangen Südost**

Die Ergebnisse des ISEK Erlangen-Südost werden zur Kenntnis genommen und als grundsätzlicher und ganzheitlicher Orientierungsrahmen der zukünftigen Stadtteilentwicklung beschlossen.

Das ISEK ist von Politik und Verwaltung bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen sowie bei allen relevanten Fachplanungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen.

Der abschließenden Bearbeitung des ISEK Erlangen-Südost wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird gebeten, auf der Grundlage der fachlichen und räumlichen Handlungsschwerpunkte -soweit erforderlich- weiterführende Fachkonzepte zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Unter Berücksichtigung gegenwärtiger und zukünftiger Förderprogramme sollen aus dem ISEK Erlangen-Südost Maßnahmenprogramme abgeleitet werden.

### **Ausweisung des Gebietes "Soziale-Stadt Erlangen Südost"**

Gemäß § 171e BauGB wird die Festlegung des „Soziale Stadt-Gebietes“ entsprechend des ISEK-Untersuchungsgebietes beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, für den Haushalt 2018 entsprechende Haushaltsmittel anzumelden und den Antrag zur Aufnahme in das Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ für das Gebiet Erlangen Südost bei der Regierung von Mittelfranken zu stellen.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

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

##### **Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Erlangen Südost**

Die Ergebnisse des ISEK Erlangen-Südost werden zur Kenntnis genommen und als grundsätzlicher und ganzheitlicher Orientierungsrahmen der zukünftigen Stadtteilentwicklung beschlossen.

Das ISEK ist von Politik und Verwaltung bei allen Planungen, Projekten und Maßnahmen sowie bei allen relevanten Fachplanungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen.

Der abschließenden Bearbeitung des ISEK Erlangen-Südost wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird gebeten, auf der Grundlage der fachlichen und räumlichen Handlungsschwerpunkte -soweit erforderlich- weiterführende Fachkonzepte zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Unter Berücksichtigung gegenwärtiger und zukünftiger Förderprogramme sollen aus dem ISEK Erlangen-Südost Maßnahmenprogramme abgeleitet werden.

##### **Ausweisung des Gebietes "Soziale-Stadt Erlangen Südost"**

Gemäß § 171e BauGB wird die Festlegung des „Soziale Stadt-Gebietes“ entsprechend des ISEK-Untersuchungsgebietes beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, für den Haushalt 2018 entsprechende Haushaltsmittel anzumelden und den Antrag zur Aufnahme in das Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Soziale Stadt“ für das Gebiet Erlangen Südost bei der Regierung von Mittelfranken zu stellen.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

## TOP 19

### Verkehrsentwicklungsplan Erlangen

## TOP 19.1

613/125/2017

### Aktueller Bearbeitungsstand Verkehrsentwicklungsplan

#### Anlass

Am 5. April 2017 hat die mittlerweile 13. Sitzung des projektbegleitenden Forums Verkehrsentwicklungsplan stattgefunden. Aufgrund der bereits mehrjährigen Laufzeit des Projektes wurde in deren Rahmen ein Überblick über den aktuellen Arbeitsstand mit Blick auf die bereits bearbeiteten Meilensteine vorgestellt. In der Betrachtung standen hierbei die Fragen nach den bisher erreichten Zielen sowie das weitere Vorgehen zum Projektabschluss mit Zusammenfassung der einzelnen Meilensteine in Form eines Schlussberichtes.

Aus diesem Anlass soll der Ausschuss im Folgenden ebenfalls über den aktuellen Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes informiert werden. Die bereits erfolgten Arbeiten im Meilenstein F 1 (MIV und Ruhender Verkehr) sollen hierbei vertieft betrachtet werden. Weiterhin werden die Analyseergebnisse der Parkraumerhebung in der Innenstadt sowie die Vorgehensweise zur Erarbeitung eines Hauptverkehrsstraßennetzes erster und zweiter Ordnung vorgestellt.

#### Zwischenbilanz VEP

Der sog. Meilensteinplan für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen wurde im Jahr 2011 vom UVPA beschlossen (613/058/2011). Die Bearbeitung folgender Meilensteine wurde seitdem durchgeführt:

- Meilenstein A – StUB-Schienennetz (abgeschlossen)
- Meilenstein B – StUB-regional optimiertes Busnetz (abgeschlossen)  
Anmerkung zu den Meilensteinen A und B: Die Bearbeitung der beiden Meilensteine kann im Rahmen des VEP als abgeschlossen betrachtet werden. Mit der Gründung des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn im Jahr 2016 finden von dieser Stelle aus die vertiefenden Planungen und Konkretisierungen für die Umsetzung des Projektes statt.
- Meilenstein C – Verkehrsmodell Erlangen: die Erstellung ist abgeschlossen. Das Verkehrsmodell dient in der Projektbearbeitung laufend als Werkzeug zur Überprüfung von Auswirkungen möglicher verkehrlichen Maßnahmen. Um bei der Prognoserechnung nachvollziehbare Ergebnisse zu erzielen, werden strukturelle sowie infrastrukturelle Veränderungen gegebenenfalls eingepflegt.
- Meilenstein D – ÖPNV-Konzept (Beschluss zum Planfall 1 erfolgte im September 2015 (613/061/2015)): Erste Umsetzungen im städtischen Liniennetz sind im Zuge des Fahrplanwechsels 2015/2016 mit den neuen Direktverbindungen der Linien 20 und 30 (Nürnberg – Universität Südgelände bzw. Erlangen – Nürnberg Flughafen) und der Einführung der Tangentiallinie 280 sowie der Linie 290 zur verbesserten Erschließung des Stadtteils Bruck erfolgt. Der Schlussbericht zu diesem Meilenstein ist weitgehend abgeschlossen. Die entsprechende Kurzfassung befindet sich aktuell in der finalen Abstimmung.
- Meilenstein E – Nahverkehrsplan (Beschluss als Grundlage für die weiteren ÖPNV-Planungen und zur Vorbereitung der Direktvergabe an die ESTW erfolgte im Februar 2017 (613/113/2017))
- Meilenstein F 1 – MIV und Ruhender Verkehr (in Bearbeitung)

- Meilenstein F 2 – Rad- und Fußverkehr (Vergabe der Bearbeitungsleistungen im April 2017, Beginn der Bearbeitung im unmittelbaren Anschluss, Vorarbeiten wie z. B. die Bestandserfassung des Radwegenetzes liegen bereits vor)

Ein wichtiges Kriterium bei der Erstellung der Zwischenbilanz des Verkehrsentwicklungsplanes und der Evaluierung der Maßnahmen stellt der Abgleich mit den im Rahmen des Projektes definierten und vom UVPA im Juli 2014 beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Zielekorridors dar (vgl. 613/189/2014 und Anlage 1). Bei Betrachtung der Meilensteine D und E (ÖPNV-Konzept und Nahverkehrsplan) kann beispielhaft die Berücksichtigung folgender wesentlicher Ziele genannt werden:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger.
- Umsteigefreie Verbindungen aus der Region zu Arbeitsplatzschwerpunkten und Bildungsstandorten.
- Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen mittels Netzerweiterung, Anschlusssicherung und kürzere Taktzeiten.
- Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr.
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes zu den Kern- und Randzeiten großer Arbeitgeber und von Bildungseinrichtungen.
- Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und Verkehrsmitteln sowie Informationsmöglichkeiten insbesondere für mobilitätseingeschränkte und sinnesbehinderte Menschen und Migranten.

### **Bearbeitungsstand Meilenstein F1 – MIV und Ruhender Verkehr**

Die Projektbearbeitung im Meilenstein F1 läuft seit Ende 2015. Die Analysephase bei den einzelnen Arbeitspaketen ist weitestgehend abgeschlossen. Die entsprechenden Ergebnisse wurden jeweils im Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt und diskutiert. Die einzelnen Themen sollen nachfolgend mit den jeweils wesentlichen Erkenntnissen vorgestellt werden:

#### **Mobilitätsmanagement**

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 der Kommunikation durch Information, Beratung, Motivation, Bildung und Erziehung im Mobilitätsbereich ist das Mobilitätsmanagement im Verkehrsentwicklungsplan verankert. Es wird unterschieden in allgemeines, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Beim schulischen Mobilitätsmanagement wurde von der Verwaltung bereits ein Modellprojekt im Schulzentrum West initiiert. Grundlage hierfür bildet eine repräsentative Bürgerbefragung 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.

Weiterhin wird die Stadt Erlangen als Arbeitgeber ein betriebliches Mobilitätsmanagement etablieren. Ein entsprechender verwaltungsinterner Projektauftrag liegt bereits vor und parallel dazu wird die Einführung eines Jobtickets (VGN FirmenAbo) vorbereitet. Wie im HFFA am 24. Mai 2017 beschlossen, wird die Werbephase für das VGN-FirmenAbo im Herbst 2017 starten (vgl. 113/035/2017). Werden im Rahmen der Werbeaktion 20% Neukunden im Verhältnis zur Anzahl an Zeitkartenkunden vor Vertragsbeginn gefunden, wird der Vertrag zum VGN-FirmenAbo abgeschlossen. Weitere Maßnahmen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement werden derzeit von der Verwaltung erarbeitet und sollen im Laufe des Jahres eingeführt werden.

Ziel hierbei ist es unter anderem, Arbeitswege der Mitarbeiter der Stadtverwaltung umweltverträglicher und effizienter zu gestalten. Damit sind nicht nur Kosten- und Zeitersparnisse 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 gesetzt werden. Zuletzt sollen die Ergebnisse auf ein stadtweites Mobilitätsmanagement übertragen werden, bei dem z. B. die Einführung einer Neubürgerinformation und von Studierenden zu den Verkehrsangeboten in der Stadt angestrebt wird. Bezüglich weiterer Inhalte und Informationen zum Mobilitätsmanagement wird auf den Fachvortrag des beauftragten Gutachters im UVPA am 16.5.2017 verwiesen (vgl. 613/119/2017).

### **Kategorisierung Straßennetz**

Basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) wurden die Netzelemente im Erlanger Straßennetz im Hinblick auf deren Verbindungsfunktion untersucht. Grundlage hierfür bildete eine Einstufung innerstädtischer Raumeinheiten in unterschiedliche Zentralitäten mit der jeweiligen Bedeutung für das Umfeld (überregional, regional, stadtweit, Ortszentrum, Wohnstandort). Aufgrund vieler innerstädtischer Standorte mit überregionaler Zentralität ergab sich für mehrere Straßen eine hohe Verbindungsfunktionsstufe mit einer entsprechenden Qualität für den Straßenquerschnitt, der in der Praxis weder wünschenswert noch umsetzbar erscheint.

Vor diesem Hintergrund wurde die eingangs angewandte Systematik überarbeitet und vereinfacht. Damit ist ein Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung entstanden, das im 13. Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt wurde. Als Ziele bei der Erarbeitung des Vorrangnetzes wurde die Bündelung des Verkehrs in Bereichen mit einer möglichst geringen Wohndichte mit der Vermeidung von Parallelachsen angesetzt. Damit soll die Verträglichkeit im Straßennetz gewährleistet werden und ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz entstehen, das wichtige Verbindungsfunktionen sowohl innerhalb des Stadtgebietes als auch überörtlich wahrnimmt (vgl. Anlage 2).

Hinweis: Das Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung ist zum aktuellen Stand als Diskussionsgrundlage zu verstehen. Insbesondere im Innenstadtbereich werden die Verkehrsfunktionen einzelner Straßen aufgrund von sich überlagernden, gegenläufigen Interessen unterschiedlich bewertet (v. a. Neue Straße und Henkestraße). Aus diesem Grund wurden von der Verwaltung die eingegangenen Vorschläge zur Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße auf deren Wirksamkeit überprüft. Hieraus sind Konzeptbausteine entstanden, die effiziente und zielführende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den vorgenannten Straßen enthalten (vgl. 613/124/2017).

### **Ruhender Verkehr und Lieferverkehr**

Die Untersuchungen zum Ruhenden Verkehr und Lieferverkehr mit Fokus auf den Innenstadtbereich sind in der Bearbeitung des Meilensteins F1 am weitesten vorangeschritten. Erste Ergebnisse wurden in der 11. und 12. Sitzung des Forums VEP vorgestellt. Die wesentlichen Erkenntnisse, die auf einer umfangreichen Parkraumanalyse sowie zahlreichen Verkehrsbeobachtungen basieren, werden nachfolgend aufgeführt. Für weitergehende Informationen wird auf die Dokumentationen und Präsentationen der Sitzungen des Forums VEP unter [www.vep-erlangen.de](http://www.vep-erlangen.de) verwiesen:

#### **Parkraumanalyse**

Bestandteil der Parkraumanalyse ist eine Kennzeichenerfassung im Innenstadtbereich, die im April 2016 an einem Dienstag sowie einem Samstag außerhalb der Schul- und Semesterferien durchgeführt wurde. Hierzu wurden im Untersuchungsgebiet, welches in seiner Ausdehnung mit den aktuell geltenden Tarifzonen 1 und 2 übereinstimmt, alle im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge erfasst. Um die Entwicklung des Parkdrucks im Tagesverlauf beurteilen zu können, wurde die Erhebung zu sieben Uhrzeiten zwischen 05:30 und 21:30 Uhr durchgeführt. Für die Erfassung am Samstag wurden drei Erhebungszeiten, nämlich 10:00, 12:00 und 14:00 Uhr festgelegt. Da nicht nur die absolute Parkraumauslastung je Straßenabschnitt, sondern auch die Parkdauer und das Parkverhalten einzelner Fahrzeuge für die Parkraumanalyse von Interesse ist, wurden die Kennzeichen aller im öffentlichen Raum abgestellten Fahrzeuge erfasst. Daraus lässt sich beispielsweise ableiten, wie hoch der Anteil an Kurz-, Lang- oder Dauerparkern in einem bestimmten Bereich je nach Tageszeit ist bzw. welche Personengruppen (Bewohner, Kunden des Einzelhandels etc.) den vorhandenen Parkraum in einem Gebiet zu welchen Tageszeiten nutzen.

### Analyseergebnisse

- Die Abläufe im Lieferverkehr stellen insbesondere im Innenstadtbereich durch die häufigen Halte- und Parkvorgänge in Halteverbotsbereichen eine umfangreiche Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes sowie eine Verkehrsgefährdung dar. Der Busverkehr ist von diesen Beeinträchtigungen in besonderem Ausmaß mit teils erheblichen Fahrtzeitverlängerungen betroffen.
- Die Verkehrsverstöße im Innenstadtbereich (z. B. widerrechtliche Durchfahrten des Bahnhofsvorplatzes und der Fußgängerzone durch private Kfz) nehmen ein immer stärkeres Ausmaß an. Als ebenso gravierend werden die zahlreichen widerrechtlichen Parkvorgänge auf Geh- und Radwegen, in Fußgängerbereichen sowie in Haltverbotszonen eingeschätzt.
- Die maximale Auslastung des Parkraumes in der Innenstadt liegt in der Gesamtbetrachtung bei 80 %, es sind daher immer freie Stellplätze verfügbar, die Verteilung der Stellplätze ist jedoch sehr heterogen. Damit einher geht eine deutliche räumliche Differenzierung beim Parkdruck und der Parkraumauslastung in den Teilbereichen der Innenstadt. Ein Defizit im Stellplatzangebot besteht in der nördlichen und östlichen Innenstadt, also insbesondere im direkten Umfeld des Universitätsklinikums, was einen erhöhten Parkdruck und erhöhten Parksuchverkehr in diesem Umfeld zur Folge hat.
- In den Parkhäusern im südlichen und westlichen Innenstadtbereich (PH Sedanstraße, PH Neuer Markt, PH Henkestraße) bestehen hohe Kapazitäten an freien Stellplätzen. Als problematisch zeigt sich, dass die Parktarife in diesen Parkhäusern höher sind als bei den günstigen Oberflächenstellplätzen im öffentlichen Raum. Nahezu voll ausgelastet sind dagegen das Parkhaus der Arcaden sowie der Großparkplatz.
- Die Einzugsgebiete der Parkhäuser mit freien Kapazitäten (300 - 500 m) decken den südlichen und westlichen Bereich der Innenstadt sehr gut ab, der Norden und Osten der Innenstadt ist dagegen schlecht abgedeckt. Dies führt in diesen Bereichen zu einem erhöhten Parkdruck im Straßenraum mit teilweise häufigem Falschparken.
- Der Großparkplatz nimmt eine wichtige Funktion als Auffangparkplatz ein. Aufgrund der gantztägig hohen Auslastung durch Dauerparker ist dessen Funktion für Kurzzeitparker (z.B. Kunden des Einzelhandels, Besucher des Klinikums etc.) jedoch nur eingeschränkt nutzbar.
- Ein wesentlicher Teil der Oberflächenstellplätze ist verbunden mit Aufparkregelungen auf Gehwegen. In vielen der Straßenabschnitte mit dieser Regelung unterschreitet die Restbreite des Gehweges die rechtlich vorgegebenen Mindestmaße deutlich. Ein Begegnen von Fußgängern oder Befahren mit Kinderwägen oder Rollstühlen ist damit häufig nicht möglich. Durch die Aufparkregelungen auf Gehwegen ergibt sich damit eine deutliche Benachteiligung des Fußgängerverkehrs in der Innenstadt, was einen Widerspruch zu den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes mit einer Gleichberechtigung aller Verkehrsarten darstellt. Eine detaillierte Sachverhaltsdarstellung zum Aufparken auf Gehwegen im Innenstadtbereich mit Auflistung der betroffenen Abschnitte ist der Mitteilung zur Kenntnis 613/118/2017 zu entnehmen.

Die vorangehende Sachverhaltsdarstellung zum aktuellen Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes mit Fokus auf die Themenfelder Mobilitätsmanagement, Straßennetz und Ruhender Verkehr dient der Kenntnisnahme. In Bezug auf das weitere Vorgehen zur Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes und des Vorrangnetzes wird auf die Beschlussvorlagen 613/124/2017 und 613/128/2017 verwiesen.

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

**Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diese Mitteilung zur Kenntnis als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertragen. Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diese Mitteilung zur Kenntnis als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertragen. Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 19.2**

**613/124/2017**

**Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Vorrangnetz und Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstr. sowie der Henkestr. vom Durchgangsverkehr; Fraktionsantr. 057/2017 der Grünen Liste**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im 13. Forum Verkehrsentwicklungsplan am 5. April 2017 wurde der Entwurf eines städtischen Vorrangstraßennetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung vorgestellt (vgl. Anlage 1). Hierzu wurden aus dem Gremium und im Nachgang zum Forum zahlreiche Vorschläge vorgebracht, wie die beiden Achsen Pfarrstraße / Neue Straße / Maximiliansplatz / Hindenburgstraße sowie Güterhallenstraße / Henkestraße, die derzeit unabhängig von den Verkehrsregelungen beide de facto die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße mit hoher Wohndichte einnehmen, entlastet werden könnten. Hierzu liegt der Verwaltung unter anderem eine Stellungnahme des Aktionsbündnisses Verkehrskonzept Erlangen mit entsprechenden Forderungen vor (vgl. Anlage 2).

Nachfolgend soll die Vorgehensweise zur Erarbeitung des städtischen Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung vorgestellt werden. Die Vorschläge zur Entlastung der beiden innerstädtischen Ost-West-Achsen Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße und Henkestraße werden aufgeführt und bewertet. Anschließend werden zwei mögliche Szenarien vorgestellt, die mit Berücksichtigung der Vorschläge aus dem Forum VEP Maßnahmen zur Entlastung der vorgenannten Straßenachsen enthält. Bei dem ersten Szenario handelt es sich um ein Konzept, das eine Entlastung der vorgenannten Achsen ohne bauliche Eingriffe beinhaltet. Das zweite Szenario enthält Änderungen des Verkehrssystems in der Innenstadt mit baulichen Eingriffen. Im dritten Szenario wird die verkehrliche Entwicklung in den beiden Straßen für das Prognosejahr 2030 ohne Eingriffe betrachtet.

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

### **Kategorisierung Straßennetz und Erarbeitung eines Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung**

Basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) wurden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes die Netzelemente im Erlanger Straßennetz im Hinblick auf deren Verbindungsfunktion untersucht. Grundlage hierfür bildete eine Einstufung innerstädtischer Raumeinheiten in unterschiedliche Zentralitäten mit der jeweiligen Bedeutung für das Umfeld (überregional, regional, stadtwert, Ortszentrum, Wohnstandort). Aufgrund vieler innerstädtischer Standorte mit überregionaler Zentralität ergab sich für mehrere Straßen eine hohe Verbindungsfunktionsstufe mit einer entsprechenden Dimension des Straßenquerschnitts, der in der Praxis weder wünschenswert noch umsetzbar erscheint.

Vor diesem Hintergrund wurde die eingangs angewandte Systematik überarbeitet und vereinfacht. Daraus ist ein Vorrangnetz mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung entstanden, das im 13. Forum Verkehrsentwicklungsplan vorgestellt wurde. Als Ziel bei der Erarbeitung des Vorrangnetzes wurde die Bündelung des Verkehrs in Bereichen mit einer möglichst geringen Wohndichte formuliert, wobei darauf geachtet wurde, dass Parallelachsen mit hoher Bedeutung vermieden werden. Damit soll die Verträglichkeit im Straßennetz gewährleistet werden und ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz entstehen, das wichtige Verbindungsfunktionen sowohl innerhalb des Stadtgebietes als auch überörtlich wahrnimmt (vgl. Anlage 1).

Hinweis: Insbesondere im Innenstadtbereich werden die Verkehrsfunktionen einzelner Straßen aufgrund von sich überlagernden, gegenläufigen Interessen unterschiedlich bewertet (v. a. Neue Straße und Henkestraße). Aus diesem Grund wurden von der Verwaltung die eingegangenen Vorschläge zur Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße auf deren verkehrliche Wirksamkeit und Verlagerungswirkung überprüft. Hieraus sind Konzeptbausteine entstanden, die effiziente und zielführende Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den vorgenannten Straßen enthalten.

### **Prüfung der Vorschläge zur Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße**

Im 13. Forum VEP wurde der Entwurf des Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung vorgestellt und diskutiert. Bereits in der Diskussion, aber auch im Nachgang, wurden zahlreiche Vorschläge an die Verwaltung herangetragen, wie die beiden Achsen Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie Güterhallenstraße / Henkestraße, die derzeit beide die Funktion einer Hauptverkehrsstraße mit hoher Wohndichte einnehmen, entlastet werden könnten (vgl. Anlage 2).

Diese Vorschläge werden nachfolgend mit den ersten Prüfergebnissen der jeweiligen verkehrlichen Wirkung aus dem Verkehrsmodell aufgeführt, ein räumlicher Überblick der Maßnahmen ist einem Übersichtsplan in Anlage 3 zu entnehmen:

- Werner-von-Siemens-Straße – U-Turn westlich der Güterbahnhofstraße von Fahrtrichtung

West in Fahrtrichtung Ost:

Mit dem Vorschlag ist die Annahme verbunden, dass von den Arcaden über die Güterbahnhofstraße und weiter über die Werner-von-Siemens-Straße mit Nutzung des U-Turns in Richtung Osten gefahren werden kann. Damit soll eine Entlastung der Henkestraße erreicht werden.

Die Prüfung mit dem Verkehrsmodell ergab eine sehr geringe Nutzung der vorgeschlagenen Verkehrsführung. Der Verkehr aus dem Bereich der Arcaden in Fahrtrichtung Osten würde aufgrund der geradlinigeren Verbindung nach wie vor die Henkestraße nutzen. Weiterhin ist fraglich, ob eine bauliche Realisierung des U-Turns aufgrund der Höhendifferenz der beiden baulich getrennten Brücken in der Werner-von-Siemens-Straße verhältnismäßig ist.

- Sperrung des Linksabbiegers von der Güterhallenstraße (aus Fahrtrichtung Osten) in die Güterbahnhofstraße:

Die Sperrung des Linksabbiegers führt zu einer Reduzierung des Verkehrs in der Henkestraße von 300-500 Kfz/Tag. Eine nennenswerte Entlastung der Henkestraße kann damit nicht erreicht werden.

- Ableitung des Verkehrs in der Äußeren Brucker Straße aus Fahrtrichtung Süden auf die Münchener Straße über Am Ehrenfriedhof:

Aus dem Vorschlag geht nicht hervor, mit welchen konkreten Maßnahmen der Verkehr verstärkt über die Fahrbeziehung Münchener Straße - Am Ehrenfriedhof geleitet werden kann. Denkbar wäre ein vorrangig geschalteter Linksabbieger an der LSA Äußere Brucker Straße / Am Ehrenfriedhof. Nennenswerten Entlastungen der Henkestraße entstehen damit nicht, da der Verkehr weitestgehend die direktere Verbindung in die Henkestraße über die Güterhallenstraße wählen würde.

- Schaffung einer direkten Verbindung von der Thalmühlstraße an die Anschlussstelle Erlangen-Zentrum:

Der Vorschlag sieht eine Verlängerung der Thalmühlstraße in Richtung Süden mit Anbindung an die Anschlussstelle Erlangen Zentrum vor. Die verkehrliche Prüfung ergab hierfür eine sehr geringe Verlagerungswirkung des Verkehrs über die Thalmühlstraße in Richtung Süden. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der Verkehr aus Westen auch an der Anschlussstelle Erlangen-Nord über eine Fahrtmöglichkeit in Richtung Süden verfügt. Auch die Gegenrichtung wird nur von einem geringen Teil des stadtauswärts fahrenden Verkehrs genutzt.

Unabhängig von der verkehrlichen Wirkung ist die Verhältnismäßigkeit einer baulichen Realisierung der vorgeschlagenen Verlängerung der Thalmühlstraße aufgrund des damit verbundenen Eingriffs in Flächen mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz zu hinterfragen. Weiterhin würde die Maßnahme die wichtigste Ost-West-Radverkehrsverbindung in der Stadt über die Fahrradstraße Wöhrmühle beeinträchtigen.

- Münchener Straße – Großparkplatz – Führung des MIV über die Parkplatzstraße und des ÖPNV über die Münchener Straße und Sperrung der Friedrich-List-Straße für den MIV:

Der Vorschlag einer Sperrung der Friedrich-List-Straße für den MIV führt den Prüfergebnissen zufolge hauptsächlich zu einer erhöhten Belastung der Verkehrsbeziehung Äußere Brucker Straße - Am Ehrenfriedhof. Nennenswerte Auswirkungen in der Henkestraße entstehen nicht.

- Weiträumige Umfahrung der Innenstadt von Osten über die Kurt-Schumacher Straße:

Eine weiträumige Umfahrung der Innenstadt durch den Verkehr aus Osten über die Kurt-Schumacher Straße findet derzeit bei einem südlich gelegenen Fahrtziel bereits statt. Die Umfahrung der Innenstadt über die Kurt-Schumacher-Straße mit einem nördlich gelegenen

Fahrtziel wird den Modellierungsergebnissen zufolge aufgrund der deutlich längeren Reisezeit und Reiseweite für diese Verkehrsbeziehung nicht angenommen.

**Zwischenfazit:** Im Hinblick auf die gewünschte Entlastung der Neuen Straße und der Henkestraße hält sich die verkehrliche Wirkung der oben genannten Vorschläge – auch bei deren Kombination – in Grenzen. Aus diesem Anlass wurden seitens der Verwaltung mit den für das Verkehrskonzept Innenstadt beauftragten Gutachtern weiterführende Überlegungen angestellt, wie die Neue Straße und die Henkestraße wirksam vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden können. Hierbei sind zwei Szenarien entstanden:

### **Szenarien zur Entlastung der Henkestraße sowie der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße vom Durchgangsverkehr**

#### **Szenario 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit verkehrslenkenden Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe in das Verkehrssystem**

Die Reduzierung von Teilen des Durchgangsverkehrs durch die beiden vorgenannten Straßenachsen mit einzelnen verkehrsrechtlichen und verkehrslenkenden Maßnahmen erscheint denkbar. Es ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahmen synchron für die beiden Achsen Neue Straße und Henkestraße durchgeführt werden müssen. Andernfalls ergeben sich unerwünschte Verdrängungseffekte von der einen Straße in die andere. Folgende Ansätze zur Umsetzung verkehrsrechtlicher und verkehrslenkender Anpassungen erscheinen zielführend:

- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit in den beiden Straßenachsen
- Erhöhung des Widerstandes zur Durchfahrt durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten insbesondere an den Signalanlagen (z. B. Fußgängersignalanlagen am Katholischen Kirchenplatz und Maximiliansplatz bzw. Signalanlage am Knotenpunkt Henkestraße / Nürnberger Straße)
- Stärkung der jeweils vorhandenen alternativen Verkehrsführungen über die Verbindung Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße bzw. Werner-von-Siemens-Straße mit verbesserten Wegweisungen zur Führung des Durchgangsverkehrs

Mit Umsetzung der ersten beiden Maßnahmen gehen auch Restriktionen für den Busverkehr durch die Henkestraße und Neue Straße einher, die zu Fahrtzeitverlängerungen bei den betroffenen Linien führen würden. Bei der Konkretisierung der beschriebenen Anpassungen muss dieser Sachverhalt besonders berücksichtigt werden.

Mit Erhöhung der dargestellten Widerstände entlang der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit den ergänzenden verkehrslenkenden Maßnahmen ist eine teilweise Verlagerung des Durchgangsverkehrs zu erwarten. Ob dies in nennenswertem Ausmaß geschieht, ist Gegenstand noch ausstehender, vertiefender Prüfungen.

#### **Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem**

Als eingehende Prämisse für das nachfolgend beschriebene Verkehrskonzept wurde zugrunde gelegt, dass **alle innerstädtischen Ziele für den motorisierten Individualverkehr weiterhin erreichbar bleiben** (z. B. Klinikum, Universität, Einzelhandel etc.), die Durchgangsverkehre aber verlagert werden. Dies betrifft vor allem auf die Güterbahnhofstraße, die Münchener Straße und die Werner-von-Siemens-Straße erfolgen. Eine weitere Verlagerung des Verkehrs auf die Verbindung Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße ist mangels alternativer durchgehender Ost-West-Achsen im nördlichen Innenstadtbereich die Konsequenz der Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße.

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen sind in einem Übersichtsplan in Anlage 4 enthalten. In einer tabellarischen Übersicht in Anlage 5 werden die Maßnahmen nochmals mit Darstellung ihrer Wirkung bzw. Zusammenhänge mit den beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes abgeglichen:

- Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr:

Die Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr führt zu einer Verlagerung des Verkehrs mit dem Ziel Arcaden oder Henkestraße auf die Werner-von-Siemens-Straße und die Güterbahnhofstraße. Sie stellt einen Eingriff in das Verkehrssystem dar, ist aber als effizienteste Maßnahme anzusehen, um (Durchgangs-) Verkehr in nennenswertem Umfang von der Henkestraße auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Mit der Sperrung der Unterführung Güterhallenstraße ist die Erschließung aller Ziele in der Innenstadt und insbesondere im Umfeld der Henkestraße über leistungsfähige Achsen (Güterbahnhofstraße, Münchener Straße, Werner-von-Siemens-Straße) weiterhin gewährleistet. Die Verkehrsführungspläne in den Anlagen 6 und 7 zeigen die Routenführungen zum Großparkplatz bzw. zu den Arcaden aus dem südlichen und östlichen Stadtgebiet auf.

Der Vorschlag sieht vor, dass der ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Rettungsfahrzeuge die Unterführung nach wie vor nutzen können. Dem planerischen Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes, den motorisierten Individualverkehr in der Innenstadt gegenüber den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern unterzuordnen, wäre damit Rechnung getragen. Für den Busverkehr sind durch die sinkende Verkehrsbelastung im Umfeld der Unterführung Güterhallenstraße verbesserte Fahrtzeiten zu erwarten.

Positive Synergieeffekte sind ebenfalls für die in Planung befindliche Stadt-Umland-Bahn denkbar, da damit nach ersten Überlegungen der bauliche Aufwand und die räumlichen Zwangspunkte für die Querung der Bahntrasse reduziert werden können. Belastbare Ergebnisse sind jedoch erst nach eingehender ingenieurmäßiger Prüfung verfügbar. Die Stellungnahme des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn zu dem Vorschlag der Sperrung der Güterhallenstraße für den motorisierten Individualverkehr ist Anlage 8 zu entnehmen.

Die Güterhallenstraße ist derzeit eine Staatsstraße (St 2240). Mit Umsetzung des beschriebenen Konzeptes muss eine entsprechende Umwidmung und Verlagerung der Staatsstraße erfolgen. Auch hierzu sind im Nachgang zum Beschluss des Ausschusses entsprechende Prüfungen durchzuführen.

- Straßenumbau in der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz zwischen Turnstraße und Östlicher Stadtmauerstraße als Mischfläche mit Sperrung für den durchgehenden motorisierten Individualverkehr:

Der Durchgangsverkehr in der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße beträgt zwischen 50 und 60 %. Bei Überlegungen zur Entlastung der Neuen Straße vom Durchgangsverkehr stellt sich zunächst die Frage, wie der Ziel- und Quellverkehr aufrechterhalten werden kann und welche Fahrbeziehungen bzw. Wendemöglichkeiten im Falle einer Sperrung hierfür notwendig sind. Eine Sperrung der Neuen Straße mit Schrankenlösungen oder Pollern erscheint vor diesem Hintergrund, auch mit Berücksichtigung der Rettungs- und Krankentransporte des Universitätsklinikums nicht realisierbar.

Daher wird ein Straßenumbau der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz zwischen der Turnstraße und der Östlichen Stadtmauerstraße vorgeschlagen. Gleichzeitig soll der Durchgangsverkehr über diesen Bereich beschilderungstechnisch mit entsprechenden Vorwegweisern für die Alternativrouten unterbunden werden. Ziel des Umbaus ist eine Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des beschriebenen Bereichs in Anlehnung an das Shared-Space-Prinzip. Damit entsteht eine Mischfläche, die vom Ziel- und Quellverkehr der Einrichtungen des Universitätsklinikums weiterhin genutzt werden kann und gleichzeitig die Nutzung und das Queren für Fußgänger und Radfahrer deutlich erleichtert. Im Bereich des

Universitätsklinikums entstünde damit eine deutliche städtebauliche Verbesserung im öffentlichen Raum. Für klinikspezifische Rettungs- und Krankentransporte im Umfeld der Neuen Straße würden durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrs und der damit verbundenen Verbesserung der Durchlässigkeit Erleichterungen entstehen.

Eine rein beschilderungstechnische Maßnahme zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs wird nicht als ausreichend erachtet, da damit widerrechtliche Durchfahrten nicht wirkungsvoll unterbunden werden können. Der Verkehr wird hauptsächlich auf die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße verlagert.

- Verbesserung der Fahrbeziehung Essenbacher Straße - nördl. Bayreuther Straße:

Mit dem vorgenannten Konzept zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße ist dessen Verlagerung auf die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, nördl. Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße verbunden. Um diese Achse in ihrer Führungskontinuität möglichst leistungsfähig auszugestalten, soll die Fahrbeziehung zwischen der Essenbacher Straße und nördlichen Bayreuther Straße signaltechnisch und – falls erforderlich – mit baulichen Maßnahmen durchlässiger gestaltet werden.

- Verbesserung der Fahrbeziehung Bayreuther Straße - Baiersdorfer Straße:

Mit Erhöhung der Verkehrsmengen über die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße, Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße ist mit einem Leistungsfähigkeitsdefizit und entsprechendem Rückstau am Knotenpunkt Bayreuther Straße / Baiersdorfer Straße zu rechnen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass keine gesonderte Rechtsabbiegespur in der Fahrbeziehung Süd-Ost vorhanden ist. Diese Fahrbeziehung soll signaltechnisch und – falls erforderlich – mit baulichen Maßnahmen möglichst durchlässig gestaltet werden.

Mit Verwirklichung der dargestellten Maßnahmen im Szenario 2 wird die Henkestraße trotz der verkehrlichen Entlastung weiterhin als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung eingestuft, da eine durchgängige Verbindung über die Güterbahnhofstraße nach wie vor besteht. Die Achse Neue Straße würde **ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße verlieren** und nur noch dem Ziel- und Quellverkehr zur Verfügung stehen. Der beschriebene Straßenumbau in der Achse Neue Straße wird mit den entsprechenden Beschilderungen zu dem Durchfahrtsverbot den Durchgangsverkehr unterbinden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die beschriebenen Effekte im vorgestellten Szenario 2 durch die Umsetzung der **Maßnahmen nur in deren Gesamtheit**, also als **Maßnahmenbündel**, einstellen. Die Umsetzung von Einzelmaßnahmen würde nicht zu den beschriebenen Wirkungen führen und sogar unerwünschte Nebeneffekte wie Verdrängung des Verkehrs in das untergeordnete Netz bewirken. Eine Kombination der dargestellten Maßnahmen in Szenario 2 ist daher zu empfehlen.

Das in Szenario 2 enthaltene Verkehrskonzept enthält Eingriffe, die das Verkehrssystem in der Erlanger Innenstadt am nachhaltigsten beeinflussen würden. Sie bedürfen eines aufwändigen und detaillierten Abstimmungsprozesses in Verwaltung und Öffentlichkeit. Das Szenario wurde entwickelt, um aufzuzeigen, welche Maßnahmen für eine effiziente Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße notwendig sind. Die Darstellung in Anlage 4 zeigt, dass das Szenario 2 mit den beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes einhergeht.

**Fazit:**

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den vorangehend beschriebenen Maßnahmen in den Szenarien 1 und 2 um erste konzeptionelle Überlegungen zur Entlastung der Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße handelt.

Die verkehrlichen Wirkungen dieser Maßnahmen wurden mit dem Verkehrsmodell überprüft. Der gewünschte Effekt einer Verlagerung des Verkehrs auf die Werner-von-Siemens-Straße, die Münchener Straße und die Güterbahnhofstraße tritt beim Szenario 2 ein. Die Verlagerung des Verkehrs durch den vorgeschlagenen Straßenumbau in der Neuen Straße auf die Achse Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße ist die Konsequenz bei einer Entlastung der Neuen Straße.

Im Rahmen von Untersuchungen zu Stickstoffdioxidbelastungen (NO<sub>2</sub>) in einzelnen Straßen der Erlanger Innenstadt durch das Landesamt für Umwelt wurden im Jahr 2015 Grenzwertüberschreitungen in der Pfarrstraße, der Neuen Straße und der Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Schuhstraße ermittelt (vgl. 31/102/2016). Einer Einwohnerdatenauswertung für diese Straßen ist zu entnehmen, dass von den überhöhten Stickstoffdioxidbelastungen rund 400 Einwohner in der Pfarrstraße und Neuen Straße sowie ebenfalls rund 400 Einwohner in der Henkestraße unmittelbar betroffen sind. Nachdem die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Emissionen maßgeblich zur Überschreitung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte an genannten Straßenabschnitten beitragen, ist die Reduzierung des Verkehrsaufkommens als wesentliche Maßnahme zum Schutz der Anwohner zu betrachten. Nach derzeitiger Einschätzung ist das in Szenario 2 dargestellte Verkehrskonzept am wirksamsten geeignet, um den Gesundheitsschutz der Bevölkerung in den betroffenen Straßenabschnitten zu erhöhen.

Gegenstand der vertieft durchzuführenden Untersuchungen der Szenarien 1 und 2 ist unter anderem, in welchem Umfang die Palmstraße, Spardorfer Straße, Essenbacher Straße Bayreuther Straße und Baiersdorfer Straße mit zusätzlichem Verkehr belastet werden können und wie verträglich der Verkehr dort abgewickelt werden kann. Die Verlagerungswirkungen im Szenario 1 würden sich in deutlich geringerem Umfang einstellen wie bei Szenario 2. Welche Differenzen sich im Detail ergeben, ist Gegenstand der vertieft durchzuführenden Prüfungen.

### **Szenario 3: Beibehaltung der Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße als Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung**

Beim Entwurf des Vorrangnetzes mit Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung wurden die beiden Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße zunächst jeweils als Hauptverkehrsstraßen erster und zweiter Ordnung eingestuft. Grundlage hierfür war insbesondere deren verkehrliche Bedeutung im Erlanger Straßennetz. Ohne Umsetzung der in Szenario 1 bzw. 2 beschriebenen Konzepte oder anderweitige Eingriffe **werden beide Achsen die Funktion einer Hauptverkehrsstraße behalten**. Wie sich der Verkehr in diesem Fall im Prognosejahr 2030 des Verkehrsentwicklungsplans angesichts der strukturellen Veränderungen im Stadtgebiet entwickelt, wird in diesem Szenario genauer überprüft.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Auftrag zur Konkretisierung der vorangehend aufgeführten Szenarien wird die Verwaltung mit den beauftragten Gutachtern die notwendigen Prüfungen in der erforderlichen Detailliertheit durchführen (Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit an den betroffenen Knotenpunkten, Abstimmung mit den betroffenen Fachdienststellen der Verwaltung etc.) und die Ergebnisse dem Ausschuss erneut vorlegen.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die in oben dargestellten Szenarien 1 und 2 zur Entlastung der Henkestraße und der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie das Szenario 3 konkret prüfen und die Ergebnisse dem Ausschuss erneut vorlegen.

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

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

##### Protokollvermerk:

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

##### Ergebnis/Beschluss:

vertagt

##### Abstimmung:

vertagt

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

##### Protokollvermerk:

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

##### Ergebnis/Beschluss:

vertagt

##### Abstimmung:

vertagt

## TOP 19.3

613/128/2017

### Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Mitteilung zur Kenntnis 613/125/2017 wird der aktuelle Bearbeitungsstand des Verkehrsentwicklungsplanes dargestellt. Darin beinhaltet ist eine ausführliche Auflistung der Ergebnisse der Parkraumanalyse in der Innenstadt. Basierend auf diesen Ergebnissen haben die beauftragten Gutachterbüros in Zusammenarbeit mit der Verwaltung ein Maßnahmenpaket für ein Parkraumkonzept Innenstadt entworfen. Dieses wird nachfolgend dargestellt und mit den Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes verknüpft.

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

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

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Parkraumanalyse wurden von den beauftragten Gutachtern Konzeptbausteine entwickelt, die Maßnahmen für ein verbessertes Parkraumkonzept beinhalten. Diese Konzeptbausteine enthalten konkrete Ansätze für ein zu modifizierendes Parkraummanagement und damit zur Verbesserung des Verkehrsablaufes und Reduzierung der Belastung des Straßennetzes im Innenstadtbereich. Das Parkraumkonzept ist als Bestandteil des innerstädtischen Verkehrskonzeptes zu betrachten, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes erarbeitet wird.

Die gutachterlichen Vorschläge wurden von der Verwaltung geprüft und als Maßnahmenpaket für ein ganzheitliches Parkraumkonzept weiterentwickelt. Die beschlossenen Haupt- und Teilziele des Zielekorridors wurden hierbei als wesentliche Leitelemente berücksichtigt. Neben den Haupt- und Teilzielen des Zielekorridors soll mit dem Parkraumkonzept angestrebt werden, dass der Parkraum in der Innenstadt von den dortigen Bewohnern und kurz parkenden Kunden des Einzelhandels genutzt wird. Langzeitparker (Berufspendler, Studierende etc.) sollen vermehrt die Auffangparkplätze in den Randbereichen zur Innenstadt nutzen.

Die Maßnahmen, die dem Beschluss für die Konkretisierung des Parkraumkonzeptes zugrunde gelegt wurden, werden nachfolgend aufgeführt:

#### **Einführung von Lieferverkehrszonen an ausgewählten Standorten im Bereich von derzeitigen Kfz-Stellplätzen**

Die Analyse des Ruhenden Verkehrs und des Lieferverkehrs hat ergeben, dass die Abläufe im Lieferverkehr im Innenstadtbereich durch die häufigen widerrechtlichen Halte- und Parkvorgänge in Halteverbotsbereichen eine umfangreiche Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes sowie eine Verkehrsgefährdung darstellen. Der Busverkehr ist von diesen Beeinträchtigungen in besonderem Ausmaß mit teils erheblichen Fahrtzeitverlängerungen betroffen. Daher sollen **Lieferverkehrszonen** an ausgewählten Standorten im Bereich von derzeitigen Kfz-Stellplätzen eingeführt werden. Ein verbesserter Ablauf im Busverkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit können damit für alle Verkehrsarten erreicht werden. Die Umsetzung soll durch Prüfung der betroffenen Straßenabschnitte mit entsprechender Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen.

#### **Parkplatzergänzungen in Form von Auffangparkplätzen im Randbereich der Innenstadt mit geeignetem ÖV-Angebot (P&R) oder in fußläufiger Entfernung zu den wesentlichen Zielen ggf. in Verbindung mit ÖV-Kombitickets**

In den Teilbereichen der Innenstadt ist das Stellplatzangebot äußerst heterogen ausgeprägt. Damit einher geht eine deutliche räumliche Differenzierung des Parkdrucks und der Parkraumauslastung in den Teilbereichen der Innenstadt. Ein Defizit im Stellplatzangebot besteht in der nördlichen und östlichen Innenstadt, also insbesondere im direkten Umfeld des Universitätsklinikums. Erhöhter Parkdruck und erhöhte Parksuchverkehr in diesem Bereich sind die Folge. Demgemäß sollen in diesen Bereichen Standorte für zusätzliche Parkierungseinrichtungen geprüft werden. Eine Verknüpfung mit dem ÖV (P+R) und entsprechenden Kombitickets (Parkticket inkl. ÖV-Nutzung) wird in diesem Zusammenhang untersucht.

### **Stärkung des Großparkplatzes als Auffangparkplatz**

Der Großparkplatz stellt einen wesentlichen Anteil des Parkraumes für die Erlanger Innenstadt zur Verfügung. Aufgrund dessen verkehrsgünstiger Lage mit guter Anbindung an die Autobahn A73 bietet es sich an, die Parkierungseinrichtungen dort zu verdichten, um in der Innenstadt Entlastungen auch durch Entfall von Stellplätzen (z. B. Gehwegparken) bewirken zu können. Die Schaffung von attraktiven und umwegfreien fußläufigen Verbindungen in die Innenstadt muss in diesem Kontext gewährleistet werden. Eine Konzentration der Stellplätze auf dem Großparkplatz in der Fläche durch Schaffung einer mehrstöckigen Parkierungseinrichtung erscheint zielführend. Damit könnte das flächenhafte Parken auf dem Großparkplatz reduziert werden, so dass Potenziale für anderweitige, höherwertige Nutzungen frei werden.

### **Entzerrung der Parkraumsituation durch Anhebung der Parktarife mit kurzen Parkdauern in räumlicher Differenzierung unter Berücksichtigung der Nutzergruppen und des Stellplatzangebotes im jeweiligen Umfeld**

Die tariflichen Regelungen und Parkdauern in den Parkraumbewirtschaftungszonen unterscheiden sich derzeit kaum. Eine Steuerung des Parkverhaltens über monetäre Anreize in Form der Tarife ist daher derzeit nicht möglich. Auch sind Kurzzeitparkzonen in neuralgischen Bereichen nicht ausreichend vorhanden. Hinzu kommt die Erkenntnis aus der Parkraumanalyse, dass die Oberflächenstellplätze im öffentlichen Raum günstiger sind als in den Parkhäusern. Freie Stellplatzkapazitäten in Parkhäusern und gleichzeitig hoher Parkdruck bei Oberflächenstellplätzen mit Parksuchverkehr sind die negative Konsequenz.

Die räumliche Differenzierung der Parkregelungen im Innenstadtbereich mit angepassten Parktarifen stellt ein wesentliches Instrument einer wirksamen Parkraumbewirtschaftung dar. Demzufolge soll hierzu ein Tarifkonzept erarbeitet werden, das den Anforderungen der Nutzergruppen in der Innenstadt entspricht und ein Steuerungselement für das Parkverhalten ermöglicht. Hiermit sind auch punktuelle Erhöhungen der derzeit im Vergleich mit anderen Städten niedrigen Parktarife mit der Prämisse verbunden, dass die Parktarife umso höher sein sollen, je stärker sich der Parkdruck darstellt. Die Schaffung von Auffangparkplätzen soll hierzu als Kompensation dienen. Die freien Kapazitäten in den Parkhäusern sollen durch Anpassung der Tarife beim Oberflächenparken in Kombination mit einem verbesserten Parkleitsystem stärker genutzt werden.

### **Aufhebung der Aufparkregelungen auf Gehwegen mit weniger als 1,8 m Restbreite und hohem Fußverkehrsaufkommen. Kompensation des Entfalls der Stellplätze auf Gehwegen mit Auffangparkplätzen**

Im Rahmen der Untersuchungen zum Parkraum in der Innenstadt wurde ein hoher Anteil an Stellplätzen auf Gehwegen identifiziert (vgl. 613/118/2017). Die Zulassung des Aufparkens auf Gehwegen, die die Straßenverkehrsordnung erlaubt, ist fragwürdig, da Gehwege qua deren Bezeichnung zum Gehen zur Verfügung stehen sollen. Das Parken auf Gehwegen, das in Erlangen teils rechtlich zulässig und häufig widerrechtlich zu beobachten ist, stellt zudem eine Ungleichberechtigung der Verkehrsarten mit Benachteiligung des Fußverkehrs dar. Eine Konsequenz daraus ist die verminderte Aufenthaltsqualität für Fußgänger in diesen Bereichen und damit verbundene Nachteile für die fußläufige Erreichbarkeit von Wohngebäuden, Einzelhandelsgeschäften und sonstigen Einrichtungen.

Im Rahmen des Parkraumkonzeptes soll daher angestrebt werden, dass bestehende Aufparkregelungen auf Gehwegen bei verbleibenden Restbreiten von weniger als 1,8 m aufgehoben werden (vgl. Anlage 3: Protokollvermerk zu MzK 613/118/2017: Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich). Eine nähere Überprüfung dieser Bereiche soll nach erfolgtem Beschluss durchgeführt werden.

### **Fazit**

Die detaillierte Analyse des Parkraums in der Innenstadt hat ergeben, dass das bestehende Parkraumangebot und -management in der Erlanger Innenstadt deutliche Mängel aufweist und aktuellen Anforderungen angepasst werden muss. Zu berücksichtigen sind hierbei die spezifischen Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen (Bewohner, Klinikpatienten, Einzelhandel etc.) und der Verkehrsarten des Umweltverbundes. Aus diesem Grund wurden die oben vorgeschlagenen Maßnahmen für ein Parkraumkonzept in Anlage 1 tabellarisch dargestellt und mit den beschlossenen Haupt- und Teilzielen des Verkehrsentwicklungsplanes (vgl. Anlage 2) abgeglichen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das oben beschriebene und in Anlage 1 tabellarisch dargestellte Maßnahmenpaket seine volle Wirksamkeit in dessen Gesamtheit entfaltet. Das Konzept ist daher als Maßnahmenbündel zu verstehen.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Verbesserung der Situation im Ruhenden Verkehr in der Erlanger Innenstadt wird das vorgestellte Maßnahmenpaket als grundlegende Voraussetzung erachtet. Mit einem entsprechenden Beschluss wird die Verwaltung die Einzelmaßnahmen weiter konkretisieren, um ein Parkraumkonzept gemäß den Zielen des Verkehrsentwicklungsplanes umzusetzen.

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

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

#### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Die Verwaltung empfiehlt diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den nächsten UVPA zu vertagen. Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

vertagt

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 20**

**613/123/2017**

**Umbau der Kreuzung "Frauenaauracher Str. / Gundstraße / Am Hafen"; hier: abschließende Vorplanung**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der besagte Kreuzungspunkt war in den letzten Jahren häufig Unfallschwerpunkt. Durch den Ausbau des Knotenpunktes und der Installation einer Lichtsignalanlage wird zukünftig für einen verkehrssicheren Zustand gesorgt.

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

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

Insgesamt wird der gesamte Ausbaubereich gemäß den anerkannten Regeln der Technik überplant.

Motorisierter Verkehr:

Dem motorisierten Verkehr stehen in der Frauenaauracher Straße je Richtung zwei Geradeausfahrspuren und eine Linksabbiegerfahrspur zur Verfügung. Die Linksabbieger werden durch eine eigens signalisierte Freigabe geführt. Im nördlichen Abschnitt der Frauenaauracher Straße wird die Mittelinsel auf eine Breite von 3,0 m verbreitert. Im Zuge der Gundstraße wird die vorhandene Mittelinsel grundsätzlich belassen. Inwieweit in den Mittelinseln Baumpflanzungen unter Berücksichtigung des Leistungsbestands möglich wären, ist noch zu prüfen. In der Straße Am Hafen erhalten aufgrund des hohen LKW-Anteils sämtliche Fahrspuren eine Breite von 3,25 m.

Insgesamt werden im gesamten Knotenpunktsbereich die momentan bestehenden frei geführten Rechtsabbieger zurückgebaut, da sie für die Leistungsfähigkeit nicht benötigt werden. Durch diese Maßnahme wird der überdimensionierte Knotenpunkt kompakter gestaltet und eine bessere Führung für Radfahrer und Fußgänger erreicht. Der Busverkehr erhält an der Lichtsignalanlage eine automatische Beschleunigung.

#### Radverkehr:

Die Radwege entlang der Frauenaauracher Straße werden als Einrichtungsradwege mit einem Regelmaß von 2,0 m „auf dem Bordstein“ geführt. Zusätzlich wird es einen Sicherheitsraum von 75 cm zur Fahrbahn geben. Die anschließende Gehwegebreite beträgt 2,50 m. Damit erhält der gesamte Geh-/Radweg eine richtlinienkonform Breite von 5,25 m. Gegenüber dem Bestand bedeutet dies eine wesentliche Verbesserung. Im Knotenpunktsbereich wird der Radverkehr auf Fahrbahnniveau abgesenkt und mittels eigener Signalisierung geführt. Im Zuge der Straße Am Hafen und der Gundstraße erfolgt die Führung durch Radfahrstreifen. Linksabbiegende Radfahrer werden in der Straße Am Hafen und in der Gundstraße direkt durch einen Aufgeweiteten Radaufstellbereich geführt. Linksabbiegende Radfahrer in der Frauenaauracher Straße werden indirekt geführt. Nach Überqueren der Fahrbahn können die für den Radfahrer freigegebenen breiteren Furten zum Abbiegen über die Frauenaauracher Straße genutzt werden.

#### Fußgängerverkehr:

Dem Fußgängerverkehr stehen richtlinienkonform breite Gehwege von mindestens 2,0 m zur Verfügung. Die Führung über den Knotenpunkt erfolgt jeweils signalisiert. Sämtliche Furten werden barrierefrei ausgeführt.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ein ausführlicher Vergleich zwischen den Ausbauvarianten „Lichtsignalanlage“ und „Kreisverkehr“ kann dem UVPA-Beschluss Nr. 613/005/2014 „Vergleich der Ausbauvarianten LSA - Kreisverkehr, Umbau Kreuzung "Frauenaauracher Str. / Am Hafen / Gundstraße“ entnommen werden.

Mit Beschlussfassung des UVPA Nr. 613/005/2014 vom 22.07.2014 wurde die Verwaltung beauftragt, die Vorplanung zum Umbau der Kreuzung mit Lichtsignalanlage zu erstellen.

Mit UVPA-Beschluss Nr. 613/102/2016 vom 06.12.2016 konnten die notwendigen Planungsleistungen an ein geeignetes Ingenieurbüro vergeben werden.

Die erarbeiteten Planungen wurden mit den vorgenannten Dienststellen und anderen fachlich Beteiligten abgestimmt.

Mit diesem UVPA-Beschluss wird die Vorplanung abgeschlossen, sodass im unmittelbaren Anschluss die Entwurfsplanung erarbeitet werden kann. Beides ist notwendig und muss bis August 2017 vorliegen, um fristgerecht einen Fördermittelantrag nach BayGVFG für den Umbau der Kreuzung einreichen zu können. Nur so kann die Kreuzung, wie derzeit vorgesehen, noch im Jahre 2018 umgebaut werden.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.: 541.408
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	Zuwendungen in noch zu ermittelnder Höhe (50 % der zuwendungsfähigen Kosten werden erwartet).

Weitere Ressourcen

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind auf IvP-Nr. 541.408 gemäß aktuellem Investitionsprogramm zu Haushalt 2017 wie folgt vorgesehen:
- 2017: 30.000 € Planungskosten  
2018: 50.000 € Plaungskosten  
2019: 750.000 € Baukosten  
2020: 100.000 € Baukosten
- Im Zuge der Anmeldungen zum HH 2018 muss die Höhe der erforderlichen Finanzmittel wie auch die zeitliche Finanzierungsplanung angepasst werden, da ansonsten die Realisierung der Maßnahme in 2018 nicht erfolgen kann. In diesem Zusammenhang wird auf die Bürgerversammlung Büchenbach 2016, lfd. Nr. 14 der Niederschrift hingewiesen.
- sind nicht vorhanden

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Der Umbau der Kreuzung "Frauenauracher Str. / Gundstraße / Am Hafen" mit Errichtung einer Lichtsignalanlage erfolgt gemäß beiliegender Planung (s. Anlage).

Mit der vorliegenden Planung (s. Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungen gemäß Leistungsphase „Entwurfsplanung“ durchzuführen.

#### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen  
mit 12 gegen 2

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Umbau der Kreuzung "Frauenauracher Str. / Gundstraße / Am Hafen" mit Errichtung einer Lichtsignalanlage erfolgt gemäß beiliegender Planung (s. Anlage).

Mit der vorliegenden Planung (s. Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungen gemäß Leistungsphase „Entwurfsplanung“ durchzuführen.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 4 gegen 0

## TOP 21

613/131/2017

### Antrag Nr. 1 aus der Bürgerversammlung "Tennenlohe" am 22.02.2017: Erarbeitung eines zukunftsweisenden Verkehrskonzepts für Tennenlohe

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Tennenlohe“ am 22.02.2017 wurde die Erarbeitung eines zukunftsweisenden Verkehrskonzepts für Tennenlohe gefordert, welches eine Lösung für die Überlastung der Kreuzung Wetterkreuz beinhaltet. Die langfristigen Folgen des weiteren Ausbaus des Gewerbegebiets sollen dabei berücksichtigt werden (s. Anlage 1).

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

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

Die Verkehrssituation in Tennenlohe und insbesondere an der Ampelanlage Wetterkreuz / Sebastianstraße wurde bereits im beiliegenden Beschluss des UVPA vom 01.12.2015 (s. Anlage 2) thematisiert. Darin wurde auf den Zusammenhang mit den Planungen „StUB“ und den Vorbereitenden Untersuchungen zur Gesamtmaßnahme „Gewerbegebiet Tennenlohe“ verwiesen, in deren Rahmen ein verkehrliches Gesamtkonzept entwickelt und konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gewerbegebiet Tennenlohe und an der signalisierten Kreuzung Wetterkreuz/ Sebastianstraße/ B4 bestimmt werden sollen.

#### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Diese Planungen sind derzeit in Bearbeitung. Mit dem ZV StUB wurde das weitere Vorgehen für die Planungen der Stadtbahntrasse abgestimmt. Ein Planungsauftrag befindet sich in Vorbereitung. Die Einbindung der Bürger vor Ort erfolgt im Rahmen der planerischen Bearbeitung, voraussichtlich im Laufe des Jahres 2018.

Darüber hinaus wurde vom Staatlichen Bauamt Nürnberg vor einigen Monaten die Steuerung der Signalanlage Wetterkreuz / Sebastianstraße optimiert. Trassierungsbedingte Überschreitungen der Leistungsfähigkeiten, die vor allem durch den Schwerverkehr verursacht

werden, können hierdurch nicht grundsätzlich vermieden werden. Nach den Beobachtungen der Verwaltung hat sich die Situation aber seit dem verbessert, so dass sich damit auch die Rückstauerscheinungen bis auf die BAB A3 reduziert haben.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 1 aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Tennenlohe“ vom 22. Februar 2017 ist damit bearbeitet.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 1 aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Tennenlohe“ vom 22. Februar 2017 ist damit bearbeitet.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

**TOP 22**

**613/132/2017**

**Antrag Nr. 3 aus der Bürgerversammlung "Tennenlohe" am 22.02.2017:  
Verbesserung der Versorgung durch den Nightliner im Ortsgebiet**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Tennenlohe“ am 22.02.2017 wurde beantragt, die Versorgung mit dem Nightliner im Ortsgebiet zu verbessern. Hierzu soll der Bus mindestens zwei Haltestellen z.B. „Böhmloch Apotheke“ und „Saidelsteig“ im Ortskern anfahren. Zudem soll die Haltestelle am Walderlebniszentrum nachts aufgrund der geringen Inanspruchnahme nicht mehr angefahren werden (s. Anlage 1).

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

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

Das Konzept der Nightliner basiert auf einem Rendezvous-System der Busse mit optimalen Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien. Die Linienführungen wurden dahingehend optimiert, dass die Busse mit entsprechenden Umsteigezeiten jeweils in Nürnberg am Hauptbahnhof bzw. in Erlangen am Hugenottenplatz zur vollen Stunde abfahren können.

Nach den betrieblichen Erfahrungen der ESTW traten auf dem Linienweg der Nightliner-Linie N10 zwischen Nürnberg und Erlangen über Tennenlohe erhebliche Verspätungen auf, so dass die notwendigen Wendezeiten an den Endhaltestellen nicht eingehalten werden konnten.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aufgrund dieser betriebliche Erfahrungen und ergänzender Fahrgastzählungen wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung veranlasst, zur Verbesserung der betrieblichen Stabilität und damit zur Gewährleistung des Rendezvous in Erlangen und Nürnberg auf die zeitaufwändige Umwegefahrt durch Tennenlohe ab dem Fahrplanwechsel 2016/17 zu verzichten. Durch die Bedienung der Haltestellen „Wetterkreuz“, „Skulpturenpark“ und „Walderlebniszentrum“ bleibt Tennenlohe weiterhin attraktiv angebunden. Da die Haltestelle „Walderlebniszentrum“ nur von sehr wenigen Fahrgästen genutzt wird, würde deren Entfall nur zu einer Verschlechterung des Angebotes ohne Nutzen für die Fahrzeit führen.

Das Liniennetz der Nightliner ist so konzipiert, dass wichtige Veranstaltungsorte eine schnelle Verbindung zwischen Stadtteilen bzw. den Städte erhalten. Eine kleinräumige Erschließung mit Einzugsradien von 300 m wie in untermittags kann in diesen Randzeiten nicht gewährleistet werden.

**4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Korrespondierende Einnahmen €  
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 3 aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Tennenlohe“ vom 22. Februar 2017 ist damit bearbeitet.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 3 aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Tennenlohe“ vom 22. Februar 2017 ist damit bearbeitet.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

## TOP 23

613/133/2017

### Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes in Erlangen zum Fahrplanwechsel 2017/2018

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss des UVPA am 15.09.2015 zum Plannetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplanes sowie dem Beschluss des Stadtrates vom 23.02.2017 zum Nahverkehrsplan Erlangen 2016 – 2021 wurden Verwaltung und ESTW beauftragt, weitere Verbesserungen im ÖPNV-Angebot auf dem Gebiet der Stadt Erlangen umzusetzen. Eine wesentliche Maßnahme hierbei ist die

Tangentiallinie von Spardorf über das Uni-Südgelände, den Siemens-Campus nach Büchenbach und weiter nach Dechendorf. Insbesondere die Naturwissenschaftliche und Technische Fakultät sollen hierbei durch drei Haltestellen an der neuen Nikolaus-Fiebinger-Straße optimal erschlossen werden (s. Anlage 1).

Eine weitere Verbesserung ist die direkte Anbindung des S-Bahn-Haltepunkts Bruck, die bereits im Nahverkehrsplan 2007 enthalten war.

Nach den Verbesserungen im ÖPNV-Netz in den Jahren 2016 (u.a. Streckenänderungen bzw. Einführungen der Linien 20, 280 u. 290) und 2017 (Straßenbahn bis Am Wegfeld, direkte Anbindung des Flughafens und des Nürnberger Nordostens durch die Linie 30) sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 weitere Verbesserungsmaßnahmen geplant. Diese Maßnahmen betreffen die Linien 280, 284 und 293 (s. Anlage 2).

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

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

Die wichtigste Veränderung betrifft die Linie 280, die bisher von Büchenbach über den S-Bahn-Haltpunkt Paul-Gossen-Straße zur Haltestelle Sebaldussiedlung geführt wird. Die Busse wechseln dort in der Regel nur die Liniennummer (sog. Linienwechsler) und fahren weiter als 293 über die Universitätsstraße zum Hauptbahnhof und weiter nach Büchenbach. Diese provisorische Lösung kann nun durch den Bau der Nikolaus-Fiebinger-Straße dahingehend verändert werden, dass die Linie 280 nach der Haltestelle Technische Fakultät zur Nikolaus-Fiebinger-Straße geführt und über die Staudtstraße, Kurt-Schumacher-Str., Markuskirche bis nach Spardorf zum dortigen Busbahnhof verlängert wird. Somit entsteht erstmalig die seit vielen Jahren geforderte Linienverknüpfung von den Buslinien aus Richtung Eschenau / Neunkirchen zur Technischen Fakultät bzw. dem neuen Siemens-Campus. Diese Verknüpfung ist eine deutliche Verbesserung gegenüber der zeitaufwändigen Fahrt in die Innenstadt und dortigem Umstieg. Am Busbahnhof bestehen zwischen den Linien des Landkreises und der Linie 280 sehr gute infrastrukturelle Rahmenbedingungen für den Umstieg. Die ebenfalls mehrfach geforderte Verlängerung dieser Linie Richtung Eschenau, d.h. eine direkte umsteigefreie Linienführung, ist aus konzessionsrechtlichen Gründen derzeit nicht möglich.

Durch die neue Linienführung bestehen darüber hinaus die Voraussetzungen, eine ebenfalls seit langem geforderte neue Haltestelle im Umfeld des „OBI-Kreisverkehrs“ einzurichten. Aufgrund des zeitaufwändigen Planungs- und Bauprozesses ist der Neubau einer barrierefreien Haltestelle bis zum Fahrplanwechsel 2017/18 allerdings nicht möglich. Anpassungsbedarf besteht außerdem in Fahrtrichtung Süd an der Haltestelle Markuskirche.

Darüber hinaus ist zur (bereits im Nahverkehrsplan 2007) geplanten, verbesserten Anbindung des S-Bahn-Haltpunkt Bruck sowie des Roncallistifts die Verlängerung der Linie 293 vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird außerdem der Endhaltpunkt der Linie 284 von der Eichendorffschule zum S-Bahn-Haltpunkt Bruck verlegt. Dies verbessert nicht nur den Anschluss des Stadtteils Bruck an die S-Bahn auf dieser Relation, sondern entlastet auch die Anwohner im Umfeld der Schule.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das dem Verkehrsentwicklungsplan zugrunde liegende Plannetz ging von einer Gesamtbetrachtung des Liniennetzes auf dem Stadtgebiet Erlangen aus. Alle darin vorgesehenen Veränderungen waren leistungsneutral durch Umlegung bestehender Linien bzw. durch Vermeidung von Parallelverkehren zwischen Buslinien des Landkreises und den ESTW (außer aus Gründen der Kapazität) vorgesehen.

Bekanntlich wird dieses Gesamtkonzept mit Durchmesser- und Tangentiallinien von der Region durch das Stadtgebiet in den kommenden Jahren nicht umgesetzt werden können. Die Landkreise wollen stattdessen das Angebot durch Taktverdichtungen und verbesserte

Qualitätsstandards mit weitgehend unveränderten Linienführungen optimieren. Aufgrund mehrerer eigenwirtschaftlicher Angebote auf die Vorabbekanntmachungen des Landkreises Erlangen-Höchstadt muss außerdem davon ausgegangen werden, dass die Möglichkeit für Änderungen in der Linienführung während der nächsten 10 Jahre für alle Aufgabenträger nur noch sehr eingeschränkt möglich sein wird.

Sämtliche Verbesserungen im ÖPNV-Angebot seitens der ESTW erfolgen daher ausschließlich auf Initiative der ESTW bzw. des Aufgabenträgers Stadt Erlangen und müssen auch von diesen finanziert werden. Die angestrebte Kompensation von Betriebsleistungen ist daher nicht möglich. Diese Thematik und die daraus resultierenden Kosten waren Thema der ESTW Aufsichtsratssitzung (Top 7c) am 31.03.2017.

Die dem Beschluss vorliegenden Verbesserungen entsprechen daher hinsichtlich Linienverlauf und Fahrtenangebot (insbes. Wochenende) nicht vollumfänglich dem Konzept des Nahverkehrsplanes, um die aufgrund der o. g. Rahmenbedingungen unvermeidbaren Kostensteigerungen bei der ESTW zu begrenzen.

So wird die ebenfalls angestrebte Verlängerung der Linie 285 bis Busbahnhof Spardorf bis auf weiteres nicht weiter verfolgt. Außerdem verkehrt die Linie 280 aufgrund ihrer primären Funktion für Berufspendler und Studenten nicht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

Trotz dieser Optimierungen würden durch die o. g. Maßnahmen der ESTW nach ersten Berechnungen Mehrkosten in Höhe von ca. 346.000 € pro Jahr entstehen.

Ebenfalls noch nicht umgesetzt wird die geplante Führung der Linie 20 von der Sebaldussiedlung zur Nikolaus-Fiebinger-Str., Kurt-Schumacher-Str. und Allee am Röthelheimpark. Gründe hierfür sind:

- Derzeit besteht noch Klärungsbedarf, wer zukünftig Konzessionsinhaber (ESTW oder VAG) nach der geplanten Direktvergabe an die ESTW ist.
  - Die Stausituation an der Kurt-Schumacher-Str. soll durch eine veränderte Verkehrsführung an der Markuskirche verbessert werden (s. UVPA-Vorlage 613/104/2016 vom 18.10.16). Aufgrund der witterungsbedingt verspäteten Änderung sollen die betrieblichen Erfahrungen mit etwaigen Verspätungen zunächst nur auf der 280 Linie geprüft werden.
- Die Fahrgastentwicklung an den neuen Bushaltestellen der Nikolaus-Fiebinger-Str. soll abgewartet werden.

Die geplanten Änderungen im Verlauf der Linie 20 sollen daher erst nach einer fundierten Evaluation weiter verfolgt werden, so dass die Linie auch 2018 mit provisorischen Haltestellen über die Hartmannstraße geführt wird.

Für die Verlängerung der Linie 280 von Büchenbach nach Dechsendorf bedarf es infrastruktureller Maßnahmen auf der Forststraße. Diese werden derzeit konkretisiert. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist daher zum Fahrplanwechsel 2017/2018 noch nicht möglich.

Für die geplante Realisierung der Maßnahmen zum Fahrplanwechsel 2017/2018 sind darüber hinaus folgende Schritte notwendig:

- Abstimmung zwischen ESTW und Stadt Erlangen bzgl. Kompensierung der entstehenden Mehrkosten
- Aufnahme von Verhandlungen mit der Gemeinde Spardorf
- Abschluss der Infrastrukturmaßnahmen am S-Bahnhalt Bruck (Wendemöglichkeit) sowie Fertigstellung der Nikolaus-Fiebinger-Straße
- Neuanschaffung von 3 Omnibussen und Neueinstellung von 4 Busfahrern
- Erstellung der Fahrpläne und Taktfolgen sowie der Dienstpläne
- Genehmigung der neuen Linienverläufe durch die Regierung von Mittelfranken
- Durchführung einer Info-Kampagne über die Änderungen

Mit Zustimmung zu den o. g. Änderungen im ÖPNV-Angebot werden Verwaltung und ESTW beauftragt, die entsprechenden Planungen zu konkretisieren und die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen durchzuführen.

#### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Den vorgesehenen Änderungen zum Fahrplanwechsel 2017/2018 wird zugestimmt.

Verwaltung und ESTW werden beauftragt, die entsprechenden Planungen zu konkretisieren und die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen durchzuführen.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Den vorgesehenen Änderungen zum Fahrplanwechsel 2017/2018 wird zugestimmt.

Verwaltung und ESTW werden beauftragt, die entsprechenden Planungen zu konkretisieren und die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen durchzuführen.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

**TOP 24**

**611/181/2017**

**1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 der Stadt Erlangen - Fuchsendgarten - ;  
hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

Der UVPA hat am 18.10.2016 beschlossen, für das Gebiet nördlich des Parkplatzes Fuchsendgarten bis zur Stadtmauer, östlich der Stichstraße Fuchsendgarten und westlich des Fußweges zur Hauptstraße, für die Grundstücke Fl.Nr. 968, 969, 970, 970/3 und 970/4 - Gemarkung Erlangen - , das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 aufzustellen.

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

Die angestrebte Nutzung widerspricht dem vom Erlanger Stadtrat am 23.07.2015 beschlossenen Vergnügungsstättenkonzept, welches Vergnügungsstätten in diesem Bereich ausschließt.

Auf der Grundlage des bekanntgemachten Aufstellungsbeschlusses wurde die Entscheidung über den oben genannten Antrag auf Vorbescheid mit Schreiben vom 25.11.2016 für einen Zeitraum von 12 Monaten zurückgestellt.

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

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

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

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

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

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

Ein Grünordnungsplan ist nicht erforderlich.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**Verfahrensstand:**

Der Aufstellungsbeschluss für das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 wurde am 18.10.2016 gefasst. Da die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, wurde gemäß § 13 BauGB das vereinfachte Verfahren angewandt. Im vereinfachten Verfahren wird die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange nicht durchgeführt. Von einer

Umweltprüfung, dem Umweltbericht sowie der zusammenfassenden Erklärung wird abgesehen.

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 21.02.2017 den Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 253 in der Fassung vom 21.02.2017 gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 253 mit Begründung lag in der Zeit vom 18.04.2017 bis einschließlich 19.05.2017 öffentlich aus. Aus dem Kreis der Öffentlichkeit gingen keine Stellungnahmen ein.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 11.04.2017 von der öffentlichen Auslegung gem. §3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 12 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 9 eine Stellungnahme abgaben, die in Anlage 2 behandelt werden. Da sich hieraus keine Änderungen ergeben, kann der Bebauungsplan in der Fassung vom 27.06.2017 unverändert als Satzung beschlossen werden.

### **Prüfung der Stellungnahmen**

Siehe Anlage 2

#### **4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

#### **Haushaltsmittel**

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

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

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

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
2. Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsendgarten - der Stadt Erlangen mit Begründung in der Fassung vom 27.06.2017 wird unverändert gemäß §10 BauGB als Satzung beschlossen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.
2. Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 253 - Fuchsendgarten - der Stadt Erlangen mit Begründung in der Fassung vom 27.06.2017 wird unverändert gemäß §10 BauGB als Satzung beschlossen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 4 gegen 0

**TOP 25**

611/180/2017

**1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 411 der Stadt Erlangen -Goeschelstraße Nord-  
mit integriertem Grünordnungsplan  
hier: Sitzungsgutachten / Satzungsbeschluss**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

**Anlass und Ziel der Planung**

Im nördlichen Planbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 411 sind Gemeinbedarfsflächen ausgewiesen, die wegen des erhöhten Wohnraumbedarfs in Erlangen nunmehr überwiegend mit Geschosswohnungsbauten bebaut werden sollen.

Nach einem Bewerbungsverfahren im Sommer 2016 hat der Stadtrat am 28.07.2016 beschlossen, zwei Grundstücke an die Bewerbergemeinschaft Joseph-Stiftung Bamberg und Evangelisches Siedlungswerk Nürnberg zu vergeben. Auf den beiden Flächen östlich und westlich des nördlichen Abschnitts der Goeschelstraße werden ausschließlich Gebäude mit Mietwohnungen entstehen, die zu einem großen Teil geförderte Mietwohnungen nach einkommensorientierter Förderung (EOF) sein werden.

Im östlichen Teil des Planbereichs verbleibt eine Gemeinbedarfsfläche für soziale und kulturelle Nutzungen, auf der das Stadtteilzentrum Büchenbach West entstehen wird.

Ziel der Planung ist es, den Bebauungsplan Nr. 411 mit dem 1. Deckblatt zu ändern, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnbebauung auf bisherigen Gemeinbedarfsflächen zu schaffen.

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

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

Aufstellung des 1. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 411 - Goeschelstraße Nord - der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan. Mit diesem 1. Deckblatt soll der nördliche Teil des Bebauungsplanes Nr. 411 - Häuslinger Wegäcker Mitte - ersetzt werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Verfahrensstand

Die Öffentlichkeit konnte sich gemäß § 13 a Abs. 3 Nr. 2 BauGB zum Vorentwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 in der Zeit vom 02.05.2016 bis einschließlich 13.05.2016 über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die Auswirkungen der Planung unterrichten und zur Planung äußern. Bis zum Ende der Frist wurden aus dem Kreis der Öffentlichkeit 14 schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die in Anlage 2 behandelt werden. Eine Abwägung der Einzelargumente fand zum Zeitpunkt der Billigung nicht statt, jedoch wurden die Stellungnahmen für die Bearbeitung des Bebauungsplanentwurfs ausgewertet.

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 21.03.2017 den Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 in der Fassung vom 21.03.2017 gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 mit Begründung lag in der Zeit vom 18.04.2017 bis einschließlich 19.05.2017 öffentlich aus. Bis zum Ende der Auslegungsfrist wurden aus dem Kreis der Öffentlichkeit keine Stellungnahmen vorgebracht.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 11.04.2017 von der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 13 a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 BauGB und § 4 a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 37 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 6 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 2 behandelt werden.

Da sich hieraus Änderungen für die Begründung zum 1. Deckblatt ergeben, die allein redaktioneller Art sind, kann das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 411 unverändert in der Fassung vom 27.06.2017 als Satzung beschlossen werden.

Der Flächennutzungsplan wird für den vorgenannten Bereich gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

Prüfung der Stellungnahmen

Siehe Anlage 2

### 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 68.640,-	bei IPNr.: verschiedene
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€ 950,-	Grünflächenunterhalt
	pro Jahr	EB 77
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

### Haushaltsmittel

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

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

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.  
Der Entwurf der Begründung des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 in der Fassung vom 21.03.2017 wird entsprechend ergänzt.
2. Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 wird mit Begründung in geänderter Fassung vom 27.06.2017 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zu Folge haben.

#### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen  
mit 10 gegen 4

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

#### Ergebnis/Beschluss:

3. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 2 wird beigetreten.  
Der Entwurf der Begründung des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 in der Fassung vom 21.03.2017 wird entsprechend ergänzt.
4. Der Entwurf des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 411 wird mit Begründung in geänderter Fassung vom 27.06.2017 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zu Folge haben.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 4 gegen 0

**TOP 26**

**611/182/2017**

**Lärmschutz am Adenauerring; SPD-Fraktionsantrag Nr. 036/2017**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Frühjahr 2016 haben Bürgerinnen und Bürger aus dem Baugebiet 408 im Rahmen der Diskussion um die Stadt-Umland-Bahn den Wunsch geäußert, dass die Lücke im Lärmschutzwall entlang des Adenauerrings südlich des Baugebietes 408 geschlossen werden solle. Da in unmittelbarer Nähe derzeit die Erschließungsmaßnahmen für das Baugebiet 412 laufen, wurde angeregt, den dort anfallenden Erdaushub für den Lückenschluss zu verwenden.

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

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

Planungsziele

Bei der Planung neuer Baugebiete in Erlangen-West war es stets ein wichtiger Leitgedanke, vorhandene Wegeverbindungen aufzunehmen und neue Wege herzustellen, um ein hohes Maß an Durchlässigkeit in den Wohngebieten zu ermöglichen und neue Verbindungen zwischen den einzelnen Baugebieten zu schaffen. So ist ein weitläufiges Fuß- und Radwegenetz entstanden, das maßgeblich zur Wohnqualität in Erlangen-West beiträgt, denn es fördert die Mobilität und die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren und trägt zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens bei.

Ausgangslage

Eine attraktive kurze Wegeverbindung soll auch zwischen den Baugebieten 408 und dem zukünftigen Baugebiet 412 hergestellt werden. Im Süden des Baugebietes 408 ist zwischen den letzten Häuserzeilen und den beiden Lärmschutzwällen ein Fuß- und Radweg geplant, mit dem über eine Querungshilfe im Adenauerring eine Verbindung zum zukünftigen Baugebiet 412 hergestellt werden soll, das auf der gegenüberliegenden Seite des Adenauerrings entstehen wird. Dieser Fuß- und Radweg wurde als wichtiges Teilstück des vorhandenen und zukünftigen Fuß- und Radwegenetzes in allen Planungen für diesen Bereich seit mehr als zehn Jahren berücksichtigt.

Planungsrechtliche Grundlagen

Der Verbindungsweg ist planungsrechtlich in den Bebauungsplänen 408 / 2. Deckblatt, 421 und 412 gesichert. Am 09.05.2017 hat der BWA den Ausführungsplänen für die verkehrstechnische Erschließung des Baugebietes 412 zugestimmt. In diesen Plänen sind auch die Querungshilfe im Adenauerring und der nördlich anschließende Fuß- und Radweg zwischen den beiden Lärmschutzwällen enthalten. Sie sollen im Zuge der Erschließungsmaßnahmen 2017 / 2018 ausgebaut werden.

Lärmschutz Straßenverkehrslärm

Im Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan (BPlan) Nr. 421 - Ringschluss Adenauerring - im Jahr 2006 wurde eine schalltechnische Untersuchung der zukünftigen Lärmbelastung von Wohngebäuden im Süden des Baugebietes Nr. 408 durchgeführt. Auf der Grundlage der damaligen Verkehrsprognose von 8.100 Kfz/24 h (LKW-Anteil 3 %) kam das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auch ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden.

Es wurde jedoch empfohlen, Wälle im Süden des Baugebiets zur Einhaltung der Orientierungswerte nach DIN 18005 und als Sichtschutz zum Adenauerring herzustellen.

Im Zuge der Baumaßnahmen für den Ringschluss des Adenauerrings im Jahr 2014 wurden die Wälle aufgeschüttet. Zwischen den beiden Wällen wurde eine Lücke für den geplanten Fuß- und Radweg freigehalten.

Bei der Aufstellung des BPlanes Nr. 412 - Häuslinger Wegäcker West - im Jahr 2016 wurde die Situation nochmals untersucht. Für den Adenauerring wurde für das Jahr 2030 eine Verkehrsbelastung von 6.300 Kfz/24 h (LKW-Anteil 2,5 %) prognostiziert. Die schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage dieser Prognose ergab, dass unter Beibehaltung der aktuellen Wallhöhen die Grenzwerte der 16. BImSchV bei Gebäuden im Süden des Baugebietes 408 eingehalten werden. Auch im Umfeld der Lücke konnten keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte festgestellt werden.

Eine Verkehrszählung im April 2016 ergab eine Belastung von 3600 Kfz/24h (LKW-Anteil 3%). Das Verkehrsaufkommen liegt somit noch deutlich unter den für die schalltechnischen Untersuchungen zugrunde gelegten Prognosezahlen. Aus Lärmschutzgründen ist eine Schließung der Lücke zwischen den beiden Wällen daher weiterhin nicht erforderlich.

#### Lärmschutz Stadt-Umland-Bahn (StUB)

Die Lärmbelastung durch den Betrieb der zukünftigen StUB kann noch nicht ermittelt werden, da weder abschließend die genaue Trassenlage noch die Taktung der Züge feststehen. Evtl. erforderliche Schallschutzmaßnahmen aufgrund eines durch die StUB verursachten höheren Lärmpegels werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geregelt werden.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Lücke im Wall soll aus folgenden Gründen nicht geschlossen werden:

- Eine Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen den Baugebieten 408 und 412 wird ein wichtiges Teilstück des Fuß- und Radwegenetzes in Erlangen-West sein und ist somit unverzichtbar. Durch das Schließen der Lücke entstünde eine Barriere, die mit einem stadträumlichen Qualitätsverlust verbunden wäre. Mit dem Ausbau der Wegeverbindung wird auf der Grundlage des BWA-Beschlusses vom 09.05.2017 im Zuge der Erschließungsmaßnahmen für das Baugebiet 412 voraussichtlich im Jahr 2017 begonnen werden.
- Die bisher durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass ein Schließen der Lücke aus Lärmschutzgründen derzeit nicht erforderlich ist.

Im Rahmen der Planungen für die StUB wird die Situation nochmals betrachtet und untersucht werden. Auch hierbei wird es Ziel der Planung sein, die Wegeverbindung zu erhalten.

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

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

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Traub-Eichhorn bittet die Verwaltung zu prüfen, ob die Bäume auf dem Weg am Adenauerring absichtlich gepflanzt wurden und bittet darum, diese zu entfernen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der SPD-Fraktionsantrag Nr. 036/2017 ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Traub-Eichhorn bittet die Verwaltung zu prüfen, ob die Bäume auf dem Weg am Adenauerring absichtlich gepflanzt wurden und bittet darum, diese zu entfernen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

**Ergebnis/Beschluss:**

3. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der SPD-Fraktionsantrag Nr. 036/2017 ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 4 gegen 0

**TOP 27**

**611/162/2016**

**Entwicklungsmaßnahme Erlangen-West II:  
Energiekonzept Baugebiet 412  
(Fraktionsantrag 099/2016 SPD-Fraktion und Grüne Liste)**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Energieverbrauch von neugebauten Gebäuden in Erlangen soll regelmäßig die Mindestanforderungen der gültigen Energieeinsparverordnung (EnEV) unter Berücksichtigung der technischen Standards und der wirtschaftlichen Vertretbarkeit unterschreiten.

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

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

Der Belang der Energieeffizienz soll bereits in einem frühen Stadium in die Planung von neuen Baugebieten eingestellt werden.

Die von der Stadtverwaltung entwickelten Instrumente zur Sicherung der Energieeffizienz bei Neuplanungen und Neubauten sollen angewandt werden.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Energetisch optimierte Bauleitplanung und Nahwärmeversorgung im Baugebiet 412

Im Bebauungsplan 412 sind alle auf Ebene der städtebaulichen Planung sinnvollen Regelungen zur Energieeffizienz getroffen worden.

So sind kompakte Gebäudekörper in Reihenhaus- und Mehrfamilienhausbau geplant bei einer weitgehenden Südausrichtung der Gebäude. Dies wird sich positiv auf die Energieeffizienz des Baugebietes auswirken.

Die drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäuser bieten außerdem gute Voraussetzungen für eine aktive solarenergetische Nutzung, da keine Verschattungsprobleme für die Dächer zu erwarten sind.

Für das gesamte Baugebiet ist eine Nahwärmeversorgung über ein gasbetriebenes Blockheizkraftwerk (BHKW) geplant, das in der Gebietsmitte errichtet werden soll. In den Grundstückskaufverträgen soll ein Anschluss- und Benutzungszwang festgelegt werden. Auch sollen konkurrierende Wärmeversorgungssysteme ausgeschlossen werden.

Energiestandards der Wohngebäude im Baugebiet 412

Für die künftigen Gebäude sollen folgende energetischen Mindeststandards gelten, die in den Kaufverträgen gesichert werden:

Freier Wohnungsbau:                      KfW-Effizienzhaus-Standard 55

Geförderter Wohnungsbau:            EnEV-Standard

Die vorgeschlagenen Energiestandards orientieren sich an den allgemein anerkannten Energiestandards der EnEV und der KfW.

#### Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Energiestandards

##### Blockheizkraftwerk:

Bei der Festlegung der Energiestandards wurde die Wirtschaftlichkeit der Nahwärmeversorgung des Baugebietes über das gasbetriebene Blockheizkraftwerk berücksichtigt.

##### Baukosten der Gebäude:

Die Festlegung des KfW-Effizienzhaus-Standard 55 für freifinanzierten Wohnungsbau führt zu ca. 10 % höheren Gesamtbaukosten.

Demgegenüber stehen ein Tilgungszuschuss der KfW von aktuell 5.000 €, langfristige Einsparungen aufgrund eines geringeren Energieverbrauchs und ein längerer Werterhalt der Immobilie aufgrund der höheren Gebäudequalität.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Mehrkosten in einem Zeitraum von 10 – 12 Jahren amortisiert werden können.

Die Investition in den höheren energetischen Gebäudestandard ist somit wirtschaftlich.

#### Geförderter Wohnungsbau im Baugebiet 412

Für das Baugebiet gilt die vom Stadtrat beschlossene Quote für geförderten Wohnungsbau. Demnach sollen 25 % der Flächen für Geschosswohnungsbau für geförderten Mietwohnungsbau und 25 % der Reihenhäuser für geförderten Eigenheimbau gesichert werden.

#### Energieeinsparung im Baugebiet 412

Die vorgeschlagenen Energiestandards führen auf Ebene des gesamten Baugebiets 412 zu einer Energieeinsparung von überschlägig etwa 30 – 35 %.

#### Weiterführung energetische Beratung

Die etablierte energetische Beratung der künftigen Baufamilien durch die Stadtverwaltung wird auch im Baugebiet 412 fortgeführt werden.

#### Dachbegrünung

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans sind im Baugebiet 412 bei Carports und Nebenanlagen nur begrünte Flachdächer zulässig. Dadurch wird Regenwasser zurückgehalten und kann teilweise verdunsten. Mit der Dachbegrünung wird auch ein Beitrag zum naturschutzrechtlichen Ausgleich geleistet.

Zusätzlich sollen auch die Flachdächer der Hauptgebäude im freien Wohnungsbau begrünt werden. Eine entsprechende Regelung wird in die Grundstückskaufverträge aufgenommen. Auf die Dachbegrünung kann verzichtet werden, wenn auf dem Flachdach des Hauptgebäudes eine Photovoltaikanlage errichtet wird.

### Möglichkeiten der Nutzung von Photovoltaik

Auf den Flachdächern der Hauptgebäude können Photovoltaikanlagen installiert werden.

Auf Nebenanlagen ist die Aufstellung von Solaranlagen grundsätzlich möglich, wenn die dort vorgeschriebene Dachbegrünung nicht beeinträchtigt wird.

### Aktueller Zeitplan Erschließung und Vermarktung Baugebiet 412

Erschließungsbeginn:	Februar 2017
Vermarktungsbeschluss:	voraussichtlich Ende 2017
Abschluss Vorerschließung (Kanal, Leitungen, Straße):	bis voraussichtlich Ende 2019

### Ausblick eventuelle Nahwärmeversorgung im künftigen Baugebiet 413

Sollte im künftigen Baugebiet 413 ebenfalls eine Nahwärmeversorgung über ein Blockheizkraftwerk geplant werden, soll die Festlegung der Energiestandards der Gebäude möglichst im Zusammenhang mit dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplans erfolgen.

Auf diese Weise wird im Vorfeld der Leitungsplanung Klarheit für alle Beteiligte geschaffen. Auch können eventuelle zeit- und kostenintensive Umplanungen während der Leitungs koordinierung vermieden werden.

## 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

1. Im Baugebiet 412 werden parallel zu einer effizienten Wärmeversorgung über ein Blockheizkraftwerk hohe Energiestandards der Gebäude angestrebt.
2. Für die künftigen Gebäude gelten folgende energetischen Mindeststandards, die in den Grundstückskaufverträgen gesichert werden:

Freier Wohnungsbau: KfW-Effizienzhaus-Standard 55

Geförderter Wohnungsbau: EnEV-Standard

3. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans sind im Baugebiet 412 bei Carports und Nebenanlagen nur begrünte Flachdächer zulässig.

Zusätzlich sollen auch die Flachdächer der Hauptgebäude im freien Wohnungsbau begrünt werden. Eine entsprechende Regelung wird in die Grundstückskaufverträge aufgenommen.

4. Der Fraktionsantrag Nummer 099/2016 der SPD-Fraktion und der Grünen Liste *Energie Bebauungsplan 412* ist damit bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

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

1. Im Baugebiet 412 werden parallel zu einer effizienten Wärmeversorgung über ein Blockheizkraftwerk hohe Energiestandards der Gebäude angestrebt.
2. Für die künftigen Gebäude gelten folgende energetischen Mindeststandards, die in den Grundstückskaufverträgen gesichert werden:

Freier Wohnungsbau: KfW-Effizienzhaus-Standard 55

Geförderter Wohnungsbau: EnEV-Standard

3. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans sind im Baugebiet 412 bei Carports und Nebenanlagen nur begrünte Flachdächer zulässig.

Zusätzlich sollen auch die Flachdächer der Hauptgebäude im freien Wohnungsbau begrünt werden. Eine entsprechende Regelung wird in die Grundstückskaufverträge aufgenommen.

4. Der Fraktionsantrag Nummer 099/2016 der SPD-Fraktion und der Grünen Liste *Energie Bebauungsplan 412* ist damit bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 4 gegen 0

**TOP 28**

**PET/010/2017**

**Entwicklung Burgberg - Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet "Gesamtstadt"**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet „Gesamtstadt“ vom 01. Dezember 2016 wurde folgender Antrag gestellt:

*„Es wird die Erstellung einer neuen Karte für den Bereich Burgberg beantragt, auf der die tatsächliche Geschosshöhe dieses Bereichs klar und einheitlich festgelegt wird.“*

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

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

Nach Überarbeitung der Kartengrundlage (u. a. durch Vor-Ort-Begehung und erweiterten Daten-Pool) ist festzustellen, dass die Höhenangaben der alten Bestandskarte vor der Überarbeitung eher konservativ waren (siehe Anlage 1 - Stand 19.10.2016).

Es erfolgten Korrekturen der Geschossigkeit – meist aufgrund der Hanglage - nach oben bzw. unten (siehe Anlage 2 - Stand 23.02.2017).

Die Erkenntnisse finden sich in einer überarbeiteten Version der Karte für den Bereich Burgberg wider (siehe Anlage 3 - Stand 23.02.2017).

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird die gewonnenen Informationen in den weiteren Prozess einbinden und beachten. Trotz der Anpassungen sieht die Verwaltung keinen Änderungsbedarf des Beschlusses.

**4. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag mit der Lfd.Nr. 5 aus der Bürgerversammlung „Gesamtstadt“ vom 01. Dezember 2016 ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag mit der Lfd.Nr. 5 aus der Bürgerversammlung „Gesamtstadt“ vom 01. Dezember 2016 ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 4 gegen 0

**TOP 29**

**611/191/2017**

**Baumaßnahmen zur Nachverdichtung Isarstraße - bessere Informationspolitik mit intensiver Bürgerbeteiligung;  
Antrag der CSU-Fraktion Nr. 064/2017 vom 12.06.2017**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die CSU-Fraktion hat mit dem Fraktionsantrag Nr. 045/2017 eine bessere Informationspolitik mit intensiver Bürgerbeteiligung und die zeitnahe Durchführung einer Informationsveranstaltung im Rahmen der Baumaßnahmen zur Nachverdichtung Isarstraße beantragt.

Der Stadtrat der Stadt Erlangen hat in öffentlicher Sitzung am 08.12.2016 beschlossen, für das Gebiet zwischen Neckarstraße, Isarstraße und Bundesautobahn A 73 den Bebauungsplan Nr.135 - Isarstraße - aufzustellen.

Um ein verträgliches Konzept zu entwickeln, hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb für die Quartiersentwicklung durch die Vorhabenträgerin GBW Portfolio 7 GmbH & Co. KG vertreten durch die GBW Management GmbH (kurz: GBW) stattgefunden. Im Preisgericht waren neben Vertretern der Fraktionen auch Mietervertreter stimmberechtigt.

Die Wettbewerbsergebnisse wurden durch die GBW vom 29.11.2016 bis 02.12.2016 im Bürgerzentrum ISAR 12 ausgestellt.

Eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Bebauungsplan Nr. 135 wird von der Verwaltung am Mittwoch, den 12.07.2017, um 19:00 Uhr, im Bürgertreff Isar 12, in der Isarstraße 12 in Erlangen durchgeführt. Die Öffentlichkeit wird dort über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufgrund der bestehenden Bebauung ist im Gebiet bereits Baurecht nach § 34 BauGB gegeben. Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB.

Das Baugesetzbuch regelt, dass der Aufstellungsbeschluss ortsüblich bekannt zu machen ist. Ebenso ist bekannt zu machen wo sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten kann und dass sich die Öffentlichkeit innerhalb einer bestimmten Frist zur Planung äußern kann.

Die Bekanntmachung erfolgt in den amtlichen Seiten vom 29.06.2017. Zusätzlich wird über die Internetseite der Stadt Erlangen sowie den Rathausreport auf die Informationsveranstaltung und die Beteiligung aufmerksam gemacht.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Weiterhin wird der Öffentlichkeit die Gelegenheit gegeben, sich während der allgemeinen Dienststunden im Lesesaal des Stadtarchivs (Luitpoldstraße 47, 91052 Erlangen) vom 10.07.2017 bis einschließlich 21.07.2017 zu informieren. Es besteht die Möglichkeit, Stellungnahmen, Vorschläge oder Hinweise gegenüber dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung abzugeben.

Darüber hinaus wird in der Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck am 10.07.2017 ein Vertreter der GBW das Projekt vorstellen.

## 4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 064/2017 der CSU-Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 064/2017 der CSU-Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 4 gegen 0

**TOP 30**

**Anfragen**

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

**- Anfragen öffentlich -**

1. Herr Helgert fragt an, wann der Fahrradklimatest im UVPA behandelt wird. Die Verwaltung sagt eine Behandlung im Juli 2017 zu.

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

**- Anfragen öffentlich -**

1. Herr Helgert fragt an, wann der Fahrradklimatest im UVPA behandelt wird. Die Verwaltung sagt eine Behandlung im Juli 2017 zu.

## **Sitzungsende**

am 27.06.2017, 22:15 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....  
Oberbürgermeister  
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....  
Schiefer

### **Kenntnis genommen**

**Für die CSU-Fraktion:**

**Für die SPD-Fraktion:**

**Für die Grüne Liste-Fraktion:**

**Für die FDP-Fraktion:**

**Für die ödp:**

**Für die FWG:**