

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

(UVPA/007/2017)

über die 7. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77

am Dienstag, dem 18. Juli 2017

**16:00 - 19:15 Uhr,
Ratssaal, Rathaus**

Der 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:

6. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 6.1. EB 77 - Zwischenbericht zum Wirtschaftsjahr 2017 771/017/2017
7. EB 77: Feststellung des Jahresabschlusses 2016 771/016/2017
(Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung)
8. Ausstattung der Abfallbehälter mit Pfandringen; 772/021/2017
Gemeinsamer Antrag des Jugendparlamentes und des
Seniorenbeirates vom 06.04.2017
9. Baumpflanzungen auf dem Betriebsgelände EB 77 773/032/2017
10. Anfragen Werkausschuss EB77

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

11. Mitteilungen zur Kenntnis

- | | | |
|-------|--|--------------|
| 11.1. | Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 30.05.2017 - 20.06.2017 | 32/063/2017 |
| 11.2. | Aktueller Bearbeitungsstand Verkehrsentwicklungsplan | 613/125/2017 |
| 11.3. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge | VI/109/2017 |

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|-----|--|---------------|
| 12. | Verkehrskonzept Straßenbau im Bereich der Martinsbühler Straße sowie weitere Baumaßnahmen in der Nordstadt | 32-1/060/2017 |
| 13. | Steigerung der Kundenfrequenz für die Innenstadt | II/215/2017 |
| 14. | Verkehrsführung in der Leipziger Straße zwischen Herzogenaauracher Damm und Dresdener Straße;
Antrag des Oberbürgermeisters vom 22. März 2017 | 32-1/059/2017 |
| 15. | Mittelbereitstellung und Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung für die IP-Nr. 573.500 (zusätzliche erforderliche Mittel zur Geländerertüchtigung am Bergkirchweihgelände). | 232/039/2017 |
| 16. | Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Vorrangnetz und Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr;
Fraktionsantrag 057/2017 der Grünen Liste | 613/124/2017 |
| 17. | Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Maßnahmen für ein Parkraumkonzept Innenstadt | 613/128/2017 |
| 18. | Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Ergebnisse der Schulwegbefragung und Modellprojekt am Schulzentrum West | 613/135/2017 |
| 19. | Ausbau der Hedenusstraße; hier: abschließende Vorplanung | 613/137/2017 |
| 20. | Einsatz baurechtlicher Instrumente zur Sicherung von Trassenkorridoren für die Stadt-Umland-Bahn | 611/184/2017 |
| 21. | 20. Änderung des Regionalplans Region Nürnberg (7) im Kapitel Natur und Landschaft;
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen | 611/187/2017 |

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 22. | 20. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003 für den Teilbereich - Erweiterung Uni-Südgelände;-
hier: Änderungsbeschluss | 611/185/2017 |
| 23. | Bebauungsplan Nr. 467 der Stadt Erlangen - Erweiterung Uni-Südgelände Ost - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Aufstellungsbeschluss | 611/186/2017 |
| 24. | Bebauungsplan Nr. 468 der Stadt Erlangen - Erweiterung Uni-Südgelände West - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Aufstellungsbeschluss | 611/188/2017 |
| 25. | Anfragen | |

Werkausschuss EB77:

TOP 6

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

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

TOP 6.1

771/017/2017

EB 77 - Zwischenbericht zum Wirtschaftsjahr 2017

Gemäß § 8 Abs. 1 der Betriebssatzung für den Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung i.V.m. § 19 der Eigenbetriebsverordnung Bayern (EBV) hat die Werkleitung den Werkausschuss, den Oberbürgermeister und das Finanzreferat über den Geschäftsgang, insbesondere die Entwicklung der Erträge und Aufwendungen sowie über die Abwicklung des Finanzplanes zu unterrichten. Dies erfolgt anhand der Gewinn- und Verlustrechnung und der Übersicht über die Entwicklung des Vermögensplans für den Zeitraum 01.01.2017 bis 30.06.2017.

Entwicklung des Erfolgsplans – Gewinn- und Verlustrechnung vom 30.06.2017

Zum 30.06.2017 besteht ein Defizit i.H.v. -521 T€ (Schätzung auf Basis vorliegender Daten).

Nr.	Bezeichnung	Ergebnis zum 30.06.2017*	Planansatz 2017
1.	Umsatzerlöse darin Pauschalen für Stadtgrün, Winterdienst, Spielplätze u.a. (Summe):	12.981.201 4.613.450	26.685.200 9.226.900
2.	Andere aktivierte Eigenleistungen	32.413	39.500
3.	Sonstige betriebliche Erträge	278.814	698.400
4.	Materialaufwand darin a) Aufw endg. für Roh-, Hilfs- u. Betriebsst. b) Aufw endungen für bezogene Leistungen	-3.879.676 -1.158.850 -2.720.826	-8.008.300 -2.467.700 -5.540.600
5.	Personalaufwand: darin a) Löhne, Bezüge, Gehälter b) soziale Abgaben u. Aufw . für Altersv. / Unterst.	-7.461.917 -5.641.513 -1.820.403	-14.713.900 -11.035.425 -3.678.475
6.	Abschreibungen	-618.028	-1.339.500
7.	Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.392.061	-2.370.800
8.	Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	27	20.000
9.	Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-433.261	-618.100
	Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-492.487	392.500
10.	Sonstige Steuern (Kfz-Steuern)	-28.907	-31.400
	Gewinn/Verlust im Berichtszeitraum	-521.394	361.100

* Schätzung auf Basis der vorliegenden Daten

Dieses Defizit ist zurückzuführen auf den planmäßigen Abbau von Überdeckungen aus Gebühren sowie verschiedene Aufwandsposten, die im ersten Halbjahr in voller Höhe anfallen (z.B. Kfz-Steuern, Zinsaufwand PPP). Mit dem Jahresabschluss werden die entsprechenden Defizite / Verbindlichkeiten im Gebührenbereich erfolgswirksam aufgelöst, sodass das Planziel noch erreicht werden kann, wenn insbesondere das Wetter im üblichen Rahmen bleibt (Winterdienst).

Investitionen / Finanzplan

Die Ausgaben für Sachanlagen des Wirtschaftsjahres 2017 liegen noch hinter dem Plan zurück, nachdem der Haushalt erst im Juni genehmigt wurde (die u.a. Investitionen beruhen im Wesentlichen auf Ermächtigungen des Vorjahres). Die Baumaßnahme (Neubau Verwaltungsgebäude) wird voraussichtlich planmäßig bezogen werden können und liegt nach wie vor im beschlossenen Kostenrahmen.

Ein Kredit i.H.v. 2,0 Mio EUR (für die Baumaßnahme) wurde bereits 2016 aufgenommen, aber erst 2017 abgerufen.

Bezeichnung	Ergebnis am 30.06.2017 in EUR	Planansatz 2017 in EUR
Einnahmen / Finanzierung des Bedarfs		
Zuführung zu Rückstellungen (für Versorg.- und ähnl. Verpflicht.)	0	50.000
Abschreibung auf Sachanlagen	443.751	990.500
Abschreibung auf Neubau PPP	174.277	349.000
Abgänge aus dem Anlagevermögen	0	10.000
Gewinnvortrag	0	0
Jahresgewinn/-verlust	0	361.100
Kreditaufnahme	0	2.856.600
Summe Einnahmen	618.028	4.617.200
Ausgaben / Finanzbedarf		
Abbau von Gebührenüberschüssen lt. Kalkulation	0	199.400
Ausgaben für Sachanlagen	1.618.837	2.935.000
EDV-Programme / Software	0	5.000
Grundstücke / Grundstücksgleiche Rechte / Gebäude	869.243	1.425.000
Technische Anlagen und Maschinen	564.365	925.000
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	185.229	580.000
Tilgung von Krediten	353.419	1.166.700
Tilgung PPP	276.574	276.600
Aktivierte Eigenleistungen	32.413	39.500
Summe Ausgaben	2.281.243	4.617.200

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7

771/016/2017

**EB 77: Feststellung des Jahresabschlusses 2016
(Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung)**

1. Ergebnis/Wirkungen

Vollzug der zugrundeliegenden Rechtsnormen, insbesondere

- Gemeindeordnung Bayern (GO)
- Eigenbetriebsverordnung Bayern (EBV)
- Betriebssatzung für den EB 77

Der Jahresabschluss 2016 des EB 77 wurde gem. § 25 EBV im April/Mai 2017 aufgestellt. Er befindet sich in der beigelegten Anlage (den Mitgliedern des Werkausschusses und des Stadtrats direkt zugeleitet) und enthält:

- Bilanz
- Gewinn- und Verlustrechnung
- Lagebericht
- Anlage: Erfolgsübersicht nach Geschäftsbereichen

Die Abschlussprüfung des Jahresabschlusses 2016 erfolgte gem. Beschluss des Stadtrats durch den Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband (BKPV) und wurde im Mai 2017 durchgeführt.

Es wurde folgender uneingeschränkter Bestätigungsvermerk erteilt:

„Wir haben den Jahresabschluss - bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang - unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht des Eigenbetriebs „Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (EB 77)“ der Stadt Erlangen für das Wirtschaftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2016 geprüft. Durch Art. 107 Abs. 3 Satz 2 GO wurde der Prüfungsgegenstand erweitert. Die Prüfung erstreckt sich daher auch auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebes i.S. von § 53 Abs. 1 Nr. 2 HGrG. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften und den Bestimmungen der Satzung und die wirtschaftlichen Verhältnisse liegen in der Verantwortung der Werkleitung des Eigenbetriebes. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht sowie über die wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebes abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung entsprechend § 317 HGB und Art. 107 Abs. 3 Satz 2 GO unter Beachtung der KommPrV und der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die wirtschaftlichen Verhältnisse des Eigenbetriebes Anlass zu Beanstandungen geben. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Eigenbetriebes sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Werkleitung des Eigenbetriebes sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Die Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse haben wir darüber hinaus entsprechend den vom IDW festgestellten Grundsätzen zur Prüfung der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung und der wirtschaftlichen Verhältnisse gemäß § 53 HGrG vorgenommen. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Vor dem Hintergrund der auf dieser Grundlage gewonnenen Erkenntnisse bestätigen wir nach § 7 Abs. 4 Nr. 2 und 3 KommPrV:

Die Buchführung und der Jahresabschluss entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den Rechtsvorschriften und der Betriebssatzung. Der Jahresabschluss vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Eigenbetriebs und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Die wirtschaftlichen Verhältnisse wurden geprüft, sie geben keinen Anlass zu Beanstandungen.“

Die finanzielle Lage des EB 77 hat sich im Wirtschaftsjahr 2016 etwas verbessert, die mit der Stadtkämmerei und dem Beteiligungsmanagement 2014 vereinbarten Maßnahmen insbesondere zur Liquiditätssicherung zeigen Wirkung und sind fortzuführen.

Der Wirtschaftsprüfer weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Vortrag des Jahresergebnisses aufgrund der niedrigen Kapitalausstattung des Betriebs geboten ist.

Weitere Informationen können der Anlage entnommen werden (den Mitgliedern des Werkausschusses bzw. des Stadtrats direkt zugeleitet).

Die örtliche Rechnungsprüfung wird durch Amt 14 durchgeführt. Die Vorlage des Berichts erfolgt im Revisionsausschuss am 25. Oktober 2017.

Der geprüfte Jahresabschluss 2016 soll gem. § 9 Abs. 3 i.V.m. § 6 Abs. 1 der Betriebssatzung vom Stadtrat in der Sitzung am 26. Oktober 2017 festgestellt und Entlastung erteilt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

- Feststellung des Jahresabschlusses
- Erteilung der Entlastung
- Entscheidung über die Ergebnisverwendung

3. Prozesse und Strukturen

- Begutachtung im Werkausschuss für den EB 77 am 18. Juli 2017
- Behandlung im Revisionsausschuss am 25. Oktober 2017
- Beschlussfassung / Feststellung im Stadtrat am 26. Oktober 2017

4. Ressourcen

Siehe Prüfbericht des Bayerischen Kommunalen Prüfungsverbands.

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Jahresabschluss des EB 77 für das Wirtschaftsjahr 2016 wird gem. § 25 EBV (Eigenbetriebsverordnung Bayern) festgestellt und Entlastung wird erteilt.

2. Der vom Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband (BKPV) geprüfte Jahresabschluss 2016 weist in der Gewinn- und Verlustrechnung ein Jahresergebnis von +868.670,16 EUR aus.

Zusammen mit dem Gewinnvortrag des Vorjahres i.H.v. +180.062,37 EUR ergibt sich damit ein bilanzielles Ergebnis i.H.v. +1.048.732,53 EUR.

Es wird beschlossen, dieses Ergebnis auf neue Rechnung vorzutragen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 8

772/021/2017

Ausstattung der Abfallbehälter mit Pfandringen; Gemeinsamer Antrag des Jugendparlamentes und des Seniorenbeirates vom 06. April 2017

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

2.

Das Jugendparlament und der Seniorenbeirat haben einen gemeinsamen Antrag zur Ausstattung der Abfallbehälter im Erlanger Stadtgebiet mit Pfandringen gestellt. Passanten sollen ihr Leergut guten Gewissens abstellen können und bedürftige Pfandsammler nicht mehr in die Mülleimer greifen müssen. Damit wird deren Verletzungsrisiko minimiert und mehr Pfandflaschen ihrer Bestimmung – der mehrfachen Nutzung bzw. dem Recycling - zugeführt.

Bundesweit haben bereits zahlreiche Städte mit Pfandringen und anderen Sammeleinrichtungen experimentiert und diese in den meisten Fällen wieder aufgegeben. Im Ergebnis sprechen sich die Stadtreinigungsbetriebe gegen eine Umsetzung aus und begründen dies z.B. wie folgt:

- die Durchsuchung von Papierkörben wird nicht verhindert, da auch nach anderen verwertbaren Materialien gesucht wird
- hohe Gefahr zusätzlichen Glasbruches
- durch Flüssigkeitsreste steigt die Insektenproblematik im Sommer

- Nutzung auch für Flaschen ohne Pfand und Abfall, einfacher Zugriff auch für „Professionelle“ und damit Entzug der Einnahmequelle für „Bedürftige“.

Andere Systeme, wie z.B. das Anbringen von leeren Pfandkästen an vorhandenen Masten, bergen nicht unerhebliche Unfallgefahren und führen ebenso zu oben aufgeführten Folgen.

Auch bei dem auf den ersten Blick einfachen System „Pfand gehört daneben“ können die abgestellten Gefäße sehr schnell zu „Spielbällen“ werden, Kinder oder auch Tiere anlocken, die Gefäße könnten umfallen, in den Verkehrsraum rollen und somit zur Unfallgefahr werden oder zusätzlichen Glasbruch verursachen. Das wilde Abstellen von Flaschen im gesamten Stadtgebiet würde gefördert, auch dort, wo die Straßenreinigung nicht vor Ort ist.

Der EB 77 hat die Umsetzung von Pfandsammeleinrichtungen im öffentlichen Raum geprüft. Die Ausstattung der öffentlichen Papierkörbe mit Pfandringen hätte einen erheblichen Mehraufwand bei der Leerung zur Folge. Nahezu alle Papierkörbe werden für die Leerung komplett herausgekippt und auf dem Fahrzeug durch umdrehen entleert. Bei angebrachten Pfandringen müssten diese zuerst von allem Inhalt befreit, dann der Papierkorb geleert und zum Schluss die Pfandgefäße wieder zurück in den Pfandring gestellt werden. Leider stellt auch eine Verwendung von Plastiksäcken in den Papierkörben keine Alternative dar. Der Sicherheitsbeauftragte des EB 77 rät hiervon aus Gründen des Arbeitsschutzes ab, Scherben in den Plastiktüten könnten zu Verletzungen beim Leeren führen. Je nach Modell würde dies ein vorheriges Abräumen der Pfandringe nicht erübrigen.

Zur Prüfung von konkreten Aufstellungsmöglichkeiten hat EB 77 vorab verschiedene Fachämter beteiligt.

Die Stadtplanung, Sachgebiet 610-3 Stadterneuerung wurde insbesondere zur Aufstellung von Pfandringen in der Innenstadt befragt. Hier bestehen aus stadtgestalterischer Sicht Bedenken gegen die Pfandringe.

Die Ämter 66-2, 66-3 und 32-1 nahmen Stellung zur Möglichkeit der Anbringung von Pfandringen oder Pfandkästen an Verkehrsschildern und Lichtmasten. Eine Befestigung an Verkehrszeichen wird aus verkehrlicher Sicht und insbesondere aus grundsätzlichen Erwägungen nicht befürwortet und mit einem zu erwartenden erheblichen Mehraufwand im Unterhalt begründet. Die Befestigung an Beleuchtungsmasten ist aus technischer Sicht nicht möglich.

Aus genannten Gründen sieht auch der EB 77 die Einführung von Pfandringen eher kritisch. Für einen zeitlich begrenzten Probetrieb in kleinstem Umfang käme die Aufstellung von modularen Pfandringen (Pfandblumen) an vorhandenen Befestigungsmöglichkeiten an zwei frequentierten Stellen in Frage. In Abstimmung mit der Abteilung Stadtgrün werden hierfür Verkehrsflächen am Bohlenplatz (Querachse) und an der Weißen Herzstraße / Neustädter Kirchenplatz vorgeschlagen. Beide Stellen sind stark frequentiert und häufig mit Flaschen und Scherben verunreinigt.

Die Ausstattung mit Pfandringen ist nicht gebührenfähig und ginge zu Lasten des städtischen Haushaltes (Kosten ca. 2.000,- €).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden im Rahmen der Pauschalen EB 77
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung stellt an zwei ausgewählten Stellen im Stadtgebiet Sammeleinrichtungen für Pfandflaschen (Pfandringe) auf und führt einen einjährigen Probelauf durch.

Eine flächendeckende Anbringung von Pfandringen insbesondere an öffentlichen Papierkörben erfolgt nicht.

Der gemeinsame Antrag des Jugendparlamentes und des Seniorenbeirates vom 06. April 2017 ist hiermit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 9

773/032/2017

Baumpflanzungen auf dem Betriebsgelände EB 77

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Auf den bisher baumlosen Asphaltflächen innerhalb des Betriebsgeländes EB 77 ist zur Verbesserung der örtl. Situation die Pflanzung von 9 Bäumen geplant.

In Vorbereitung dieser Baumpflanzungen müssen Standorte geschaffen werden, die angemessene Wuchsbedingungen für Bäume schaffen. Das Umfeld, das durch die hohen Ansprüche an Funktionalität für die Arbeitsabläufe des EB 77 geprägt wird, erfordert daher teilweise aufwendige technische Lösungen.

Durch die geplante Maßnahme soll in dem vollständig versiegelten Betriebshof das Kleinklima und somit die Arbeitsbedingungen, insbesondere im Sommer, verbessert werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die asphaltierten Flächen werden entsiegelt und durch Bodentausch für die Pflanzung von Bäumen vorbereitet. Die offenen Baumscheiben erhalten zusätzlich mittels Hochbord und Absperrpfosten einen Überfahrerschutz.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind an einigen Standorten keine offenen Baumscheiben möglich. An diesen Standorten wird der Wurzelraum der Bäume mit überbaubaren Pflanzsubstraten versehen und mithilfe eines Tiefenbelüftungssystems (Luft und Wasserhaushalt) versorgt.

Drei Baumstandorte erhalten aufgrund der erforderlichen Überfahrbarkeit freitragende Baumscheibenabdeckungen.

Unter Berücksichtigung der Funktionalität sind mittel- bis großkronige Bäume vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Beschluss der vorgelegten Vorentwurfsplanung.

Die Vorentwurfsplanung fand in enger Zusammenarbeit innerhalb des EB 77 und mit Amt 37 statt. Es ist vorgesehen, im Anschluss die Entwurfsplanung und die Ausführungsplanung zu erstellen. Daran anschließend erfolgen die Ausschreibung und die Vergabe für die Vorarbeiten der Maßnahme.

Im Herbst 2017 erfolgt die Pflanzung von 8 Bäumen, der 9. Baumstandort wird nach Fertigstellung der Pforte im Herbst 2018 realisiert.

Kosten der Gesamtmaßnahme:	68.800,00 €
- davon	
Kosten für Vergabeleistungen:	55.800,00 €
Kosten für Eigenleistungen:	13.000,00 €

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 20.000,00	bei IPNr.:551.500
Sachkosten:	€ 48.800,00	bei Sachkonto: EB 77
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€ 900,00 pro Jahr	bei Sachkonto: EB 77
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 Vorentwurfsplanung zu den Baumpflanzungen auf dem Betriebshof von EB 77 wird zugestimmt.

Um den Zeitplan mit dem Ziel der Vergabe Sommer 2017 und der Fertigstellung bis Herbst 2017 einhalten zu können sowie aufgrund der bereits sehr detaillierten Vorentwurfsplanung, wird abweichend von der DA Bau auf den separaten Beschluss des Entwurfsplans verzichtet.

Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsschritte zu veranlassen und die Baumpflanzungen entsprechend der vorgelegten Planung bis Herbst 2017 fertigzustellen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 10

Anfragen Werkausschuss EB77

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

Anfragen Werkausschuss EB 77

- öffentlich -

keine

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

TOP 11

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 11.1

32/063/2017

Verkehrsrechtliche Anordnungen in der Zeit vom 30.05.2017 - 20.06.2017

In der Zeit vom 30.05.2017 bis zum 20.06.2017 wurden die folgenden verkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO erlassen; Für die verkehrsrechtliche Anordnung Nr. 3 ist ein Kostenträger vorhanden.

Nr.	Datum	Bezeichnung
1.	30.05.2017	Artilleriestraße Änderung bzw. Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter Fahrbahndeckenerneuerung in der Artilleriestraße.
2.	31.05.2017	Sieglitzhofer Straße Änderung bzw. Erneuerung der Beschilderung und Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter Fahrbahndeckenerneuerung in der Sieglitzhofer Straße.
3.	07.06.2017	Staudtstraße Anbringung einer Wegweisung zum neuen Max-Planck-Institut in der Staudtstraße.
4.	08.06.2017	Egelanger Ausweisung von Feuerwehrezufahrten beidseitig der Straße Egelanger.
5.	12.06.2017	Felix-Klein-Straße Änderung bzw. Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter Fahrbahndeckenerneuerung in der Felix-Klein-Straße.

6. 12.06.2017 **Steadacher Straße**
Änderung bzw. Erneuerung der Beschilderung und
Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter Fahrbahndeckenerneuerung in
der Steadacher Straße sowie Aufhebung der Gewichtsbeschränkung.
7. 13.06.2017 **Am Dummetzweiher**
Einbau von zwei schwenkbaren Schranken im Bereich des
gemeinsamen Geh- und Radweges Am Dummetzweiher.
8. 19.06.2017 **Äußere Tennenloher Straße**
Änderung bzw. Erneuerung der Fahrbahnmarkierungen nach erfolgter
Fahrbahndeckenerneuerung in der Äußeren Tennenloher Straße zw.
Zeißstraße und Lilienthalstraße.
9. 19.06.2017 **Reinschartenweg**
Entfernung eines Sperrpfostens im Reinschartenweg.
10. 20.06.2017 **Engelstraße**
Anpassung der Haltverbots- und Parkregelung in der Engelstraße.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die unter II genannten Verkehrsanordnungen dienen zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.2

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 verkehrlicher 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 HFGA 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. Mai 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 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**

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.3

VI/109/2017

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.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 12

32-1/060/2017

**Verkehrskonzept Straßenbau im Bereich der Martinsbühler Straße sowie weitere
Baumaßnahmen in der Nordstadt**

Die Verwaltung informiert über ein Verkehrskonzept, das die Ausführung der Straßenbau- und DB-Bahnarbeiten im Bereich der Martinsbühler Straße sowie weiterer Baumaßnahmen im Bereich der Nordstadt während der Sommerferien sicherstellt.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der mündliche Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der mündliche Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 13

II/215/2017

Steigerung der Kundenfrequenz für die Innenstadt

Seitens der Verwaltung wurden zur Verbesserung der Kundenströme in der Innenstadt drei Maßnahmen geprüft:

1. Innenstadt-Shuttle

Seit Mitte 2016 werden in der Hierlang-Jury Überlegungen und Planungen für die Einführung eines Shuttlesystems zur Personenbeförderung und eine damit verbundene Steigerung der Kundenfrequenz in der Erlanger Innenstadt konkretisiert. Hierbei wurde intensiv über den Umfang und die Art der Umsetzung diskutiert.

Seitens des City-Managements wurde die Durchführung über ein Mietmodell vorgestellt. Die elektrobetriebene Bahn würde Kosten in Höhe von ca. 12.500 € pro Monat, bei einer Laufzeit von drei Jahren, oder ca. 8.500 € pro Monat, bei einer Laufzeit von fünf Jahren verursachen. Die Kalkulation inkludiert Personal-, Betriebs-, Handling- und Werbekosten und wurde auf Grundlage von zwei Einsatztagen pro Woche (Do. & Sa. je 6 Std.) ermittelt.

Um einen erkennbaren verkehrstechnischen Vorteil für die Innenstadt und den Einzelhandel zu bewirken, ist ein Teil der Jury der Meinung, dass dieser Umfang nicht ausreicht. Tägliche Einsatzzeiten an allen Werktagen werden hierfür vorausgesetzt – bestenfalls zwei Shuttles, damit mehrere Routen (Nord-Süd / Ost-West) bedient werden können.

Parallel zu den Ausführungen in der Hierlang-Jury wurde Ende Oktober 2016 ein Haushaltsantrag der CSU mit Anlehnung an das bereits kalkulierte Mietmodell gestellt. Aus der Diskussion dieses nicht beschlossenen Antrags ergab sich der Auftrag an die Verwaltung weitere Überlegungen zur Einführung eines Shuttles anzustellen. Das City-Management übernahm diesen Auftrag und lud im 1. Quartal 2017 alle Fraktionsvertreter zu einem Workshop „Innenstadt-Shuttle“ ein, in dem das Konzept, eine Auswertung von einer Bürgerbefragung und aktuelle Presseberichte vorgetragen sowie die weitere Vorgehensweise erarbeitet wurde.

Aus der Arbeitsgruppe entstand die Idee, einen Testlauf an zwei aufeinander folgenden Wochenenden durchzuführen, um die Akzeptanz und Umsetzung zu prüfen. Nach Ermittlung der Kosten wurden die Fraktionen für das ca. 8.500 € teure Vorhaben, welches über Fördergelder der Deutschen Bahn finanziert wird, schriftlich nach deren Einverständnis gebeten.

Mehrheitlich sprachen sich die Fraktionsvertreter dafür aus.

In der letzten HIERLANG-Jury-Sitzung am 28. Juni 2017 wurde über den jetzigen Projektstand beraten. Ergebnis dieser Beratung war, dass die Deutsche Bahn angefragt werden soll, ob auch eine andere Marketing-Maßnahme als ein Shuttlesystem unterstützt werden darf. Sollte die Förderung der DB an das Shuttlesystem gebunden sein, soll der beschriebene Testlauf durchgeführt werden. Die Jury war der Meinung, dass der Innenstadt-Shuttle ggfs. durch eine bessere Marketing-Maßnahme ersetzt werden könnte. Trotzdem könnten mit dem beschriebenen Testlauf erste Erfahrungswerte gesammelt werden.

2. Optimierung Kennzeichnung/Vermarktung ÖPNV

Im Frühjahr 2017 wurde gemeinsam mit den ESTW und City-Management die Möglichkeit einer Vermarktung der bereits bestehenden Buslinien auf der Achse „Arcaden - Martin Luther Platz“ besprochen.

Die Idee war hierbei, die bestehenden Busse farblich zu kennzeichnen und somit für den Kunden besser sichtbar zu machen. Ähnlich wie dies bei großen Fachmessen der Fall ist. Die Kunden können ohne recherchieren zu müssen entsprechend die Linien dann nutzen.

In der Praxis stellt sich dies aber sehr schwierig dar, da die Busse unterschiedliche Einsatzzonen auch mehrmals am Tag haben.

Die Umsetzung wird sowohl von Kennzeichnungen und farblichen Markierungen an den Bussen von Seiten der ESTW aus logistischen Gründen nicht erfolgen können.

Aufgrund der aufgetretenen Thematik in der Gemeinschaftsinitiative "Hierlang", die Vermarktung des stadteinwärtig bestehenden ÖPNV-Angebotes zu intensivieren, wurde ein Gespräch mit der Erlanger Stadtwerke AG am 26.06. vereinbart. Bei diesem ersten Treffen konnte eine positiv-konstruktive Aufgeschlossenheit gegenüber neuer Ideen und eine Bereitschaft der aktiven Bewerbung seitens der ESTW festgestellt werden. Es wurde sich darauf geeinigt, sich bis zur nächsten Sitzung Gedanken zu machen und einen gemeinsamen Maßnahmenplan zu erstellen.

3. Ticket-Vergünstigung

Basierend auf den Zwischenergebnissen des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen (VEP) kann davon ausgegangen werden, dass die fehlende Akzeptanz der bestehenden ÖPNV-Linien im Bereich der Innenstadt nicht aus dem vorliegenden Angebot resultiert. So besteht auf der Nord-Süd-Relation in der Hauptstraße / Goethestraße bekanntlich ein Überangebot mit Taktzeiten von teilweise deutlich unter 2 Minuten. Das Problem liegt vielmehr in den zu überbrückenden Entfernungen. So sind beispielsweise 900 m zwischen Arcaden bis Martin-Luther-Platz fußläufig für viele zu weit, für das Lösen zweier Fahrscheine (Hin- + Rückfahrt) für lediglich zwei Haltestellen aber zu teuer.

Ein Lösungsvorschlag des VEP ist daher die Einführung einer kostenlosen ÖPNV-Nutzung im Innenstadtbereich (für alle Verkehrsteilnehmer) bzw. die Einführung eines KombiTickets Parken + ÖPNV für in Randlage (z.B. Großparkplatz) parkende Pkw-Nutzer. Erste Abstimmungen mit der für Tarif-Fragen zuständigen VGN GmbH sind bereits erfolgt. Dieser empfiehlt von den vorgeschlagenen Lösungsansätzen aufgrund der gegebenen VGN-Regularien die Einführung eines Kombi-Tickets. Dieses Konzept wird derzeit im Rahmen des VEP Meilensteins F1 „MIV und Ruhender Verkehr“ insbesondere unter Berücksichtigung der einzubeziehenden Parkierungseinrichtungen weiter konkretisiert.

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 in Höhe von 10 T€ für den Innenstadt-Shuttle
- weitere Haushaltsmittel für den Innenstadt-Shuttle sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Es wird ein Testlauf an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden mit einem Innenstadt-Shuttle durchgeführt. Mit der Umsetzung wird das City-Management beauftragt unter Einbindung der Hierlang-Jury.
2. Der Vorschlag zur Einführung eines KombiTickets Parken + ÖPNV wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept weiter zu konkretisieren und mit VGN, ESTW und den Parkhausbetreibern abzustimmen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Es wird ein Testlauf an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden mit einem Innenstadt-Shuttle durchgeführt. Mit der Umsetzung wird das City-Management beauftragt unter Einbindung der Hierlang-Jury.
4. Der Vorschlag zur Einführung eines KombiTickets Parken + ÖPNV wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept weiter zu konkretisieren und mit VGN, ESTW und den Parkhausbetreibern abzustimmen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 14

32-1/059/2017

**Verkehrsführung in der Leipziger Straße zwischen Herzogenaauracher Damm und Dresdener Straße;
Antrag des Oberbürgermeisters vom 22. März 2017**

In der Sitzung des UVPA am 18.10.2016 wurden die Ausschussmitglieder per Mitteilung zur Kenntnis (MZK) über die probeweise Umdrehung des Einfahrtsverbots in der Leipziger Straße zwischen Dresdener Straße und Herzogenaauracher Damm informiert. Die MZK wurde zum Tagesordnungspunkt erhoben und im Zuge der Ausschusssitzung diskutiert (vgl. Anlage 1).

In der 1. Sitzung des Stadtteilbeirats Anger/Bruck am 14.3.2017 hat dieser mehrheitlich (8 : 1) beantragt, die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner der Dresdener Straße sowie der Leipziger Straße vor einer endgültigen Entscheidung zu befragen. Zudem hat der Beirat daran appelliert, den alten Zustand wieder herzustellen (Auszug aus der Niederschrift Anlage 2).

Oberbürgermeister Dr. Janik wurde gebeten, den Antrag als Antrag des Oberbürgermeisters in das entsprechende Stadtratsgremium einzubringen (Antrag OBM Anlage 3).

Sachlage

Auf Grund einer Anregung der Anwohner aus der Leipziger Straße (Unterschriftenliste mit 119 Unterschriften) wurde die Verwaltung gebeten, die generelle Umkehrung des Einfahrverbotes Leipziger Straße zwischen Einmündung Dresdener Straße und Herzogenaauracher Damm anzuordnen bzw. entsprechend der Regelung während der Sperrung des Herzogenaauracher Damms weiter aufrechtzuerhalten. Begründet wurde der Anwohnerantrag mit unzulässigen Schleichverkehr und der damit zusammenhängenden Belastungen der Anwohner. Bezüglich näherer Begründung sowie der möglichen kritischen Aspekte bei einer dauerhaften Drehung wird auf Anlage 1 Bezug genommen.

Mit Fertigstellung der Regnitzbrücke und Öffnung des Herzogenaauracher Damms und der noch nicht vorhandenen Teilspernung des Büchenbacher Damms begann der angekündigte Probelauf unter realen Bedingungen am 16.12.2016. Mit Beginn der Bauarbeiten unter Teilspernung des Büchenbacher Damms ab 20.3.2017 endete der Probelauf. Zudem erfolgte im betreffenden Bereich der Leipziger Straße ab dem 27.3.2017 die Neuanlage einer Wasserleitung. Seit diesem Zeitpunkt herrschen in der Leipziger Straße baustellenbedingte Zustände mit Sperrungen aus verschiedenen Richtungen je nach Baufortschritt.

Bürgerbefragung

Entsprechend der Bitte des Stadtteilbeirats Anger/Bruck wurden die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner der Dresdener Straße sowie Leipziger Straße per Hauspostsendung zu der Verkehrsführung in der Leipziger Straße zwischen Herzogenaauracher Damm befragt und um Meinungsäußerung zur zukünftigen Verkehrsführung gebeten. Je Haushalt wurde ein Fragebogen (Anlage 4) verteilt. Ein Votum zur zukünftigen Verkehrsführung durften alle volljährigen Anwohnerinnen und Anwohner abgeben. Nachdem der Garagenhof der Haushalte Herzogenaauracher Damm 2 - 8 in der Leipziger Straße liegt, wurden auch diese Anwohnerinnen und Anwohner (8 Personen) in die Befragung einbezogen.

Folgende Antwortmöglichkeiten standen zur Verfügung:

- Ich spreche mich für die frühere Regelung (Zufahrt zur Leipziger Straße aus Richtung Süden vom Herzogenauracher Damm) aus
- Ich spreche mich für die neue Regelung (Zufahrt zur Leipziger Straße aus Richtung Norden vom Büchenbacher Damm) aus
- Ich bevorzuge keine der oben genannten Regelungen

Ergebnis der Befragung in der Dresdener Straße:

Insgesamt beteiligten sich 85 Anwohnerinnen und Anwohner der Dresdener Straße an der Befragung mit folgendem Ergebnis:

- 72 Personen (84,71 %) sprechen sich für die frühere Regelung aus
- 10 Personen (11,76 %) sprechen sich für die neue Regelung aus
- 3 Personen (3,53 %) bevorzugen keine der beiden Regelungen

Ergebnis der Befragung in der Leipziger Straße

In der Leipziger Straße beteiligten sich insgesamt 166 Anwohnerinnen und Anwohner an der Befragung. Das Ergebnis fiel wie folgt aus:

- 50 Personen (30,12 %) sprechen sich für die frühere Regelung aus
- 111 Personen (66,87 %) sprechen sich für die neue Regelung aus
- 5 Personen (3,01 %) bevorzugen keine der beiden Regelungen

Ergebnis der Befragung der Anwesen Herzogenauracher Damm 2 - 8

Von den insgesamt 8 Anwohnerinnen und Anwohnern der betroffenen Haushalte am Herzogenauracher Damm sprachen sich 6 Personen einstimmig für die frühere Regelung aus.

Gesamtergebnis der Befragung

Insgesamt nahmen 257 Personen an der Befragungsaktion mit folgendem Ergebnis teil:

- 128 Personen (49,81 %) stimmten für die frühere Regelung
- 121 Personen (47,08 %) stimmten für die neue Regelung
- 8 Personen (3,11 %) bevorzugen keine der beiden Regelungen

Verkehrserhebungen

Der Verwaltung liegen Verkehrszahlen aus den Jahre 2011 und 2015 vor, als eine Durchfahrt aus Richtung Süden für Anlieger sowie Zufahrt zur Dresdener Straße zulässig waren. Am Donnerstag den **21.7.2011** **fuhren insgesamt 741 Kraftfahrzeuge** in die Leipziger Straße vom Herzogenauracher Damm kommend ein. Am Mittwoch den **22.7.2015** **fuhren bereits 1.518 Kraftfahrzeuge** in die Leipziger Straße aus Richtung Süden ein. Dies bedeutet eine Steigerung von mehr als 100 % innerhalb von 4 Jahren.

Im Zuge des Probelaufs mit geänderter Verkehrsregelung (Zufahrt für Anlieger aus Richtung Norden frei) wurden folgende Verkehrszahlen in 24 Stunden registriert:

Dienstag 7.3.2017	253 Kfz. Richtung Süden	69 Kfz. Richtung Norden	gesamt: 322 Kfz.
Mittwoch 8.3.2017	250 Kfz. Richtung Süden	87 Kfz. Richtung Norden	gesamt: 337 Kfz.

Diese Entwicklung zeigt, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Leipziger Straße in 2017 mit der geänderten Verkehrsführung gegenüber 2015 um fast 4/5 reduziert hat.

Fahrradstraße

Nach den maßgeblichen Vorschriften der StVO sowie der VwV zu Verkehrszeichen 244 StVO "Fahrradstraße" kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Verkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr).

Bereits im Jahr 2011 wurden Überlegungen zur Ausweisung der Leipziger Straße als Fahrradstraße angestellt. Von der entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung wurde zu diesem Zeitpunkt abgesehen, da der Radverkehr in der Leipziger Straße nicht die vorherrschende Verkehrsart darstellte. Dies ist mit der neuen Verkehrsregelung nunmehr der Fall. Den etwa 350 Kfz/24h stehen rund 1.000 Radfahrer/24h gegenüber.

Resümee

Zusammenfassend kommen die Verwaltung und Polizei zum Ergebnis, dass sich der Probelauf mit Umdrehung der Zufahrtsregelung bewährt hat. Die in der MZK vom 18.10.2016 dargestellten kritischen Punkte zeigten während des Probelaufs keine Auffälligkeiten auf. Nach Auskunft der Polizei haben sich keinerlei Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Änderung der Zufahrtsregelung eingestellt. Informativ wird darauf hingewiesen, dass das Ausfahren auf den Herzogenauracher Damm auf Grund der bestehenden "unechten" Einbahnstraße bereits vor Änderung der Verkehrsregelung möglich war und insbesondere vom Radverkehr in Richtung Süden praktiziert wurde. Ergänzend ist anzumerken, dass die neue und eindeutige Regelung seitens der Überwachungsorgane auch kontrollierbar ist.

Obwohl sich im Gesamtergebnis der Bürgerbefragung der Anwohnerinnen und Anwohner der Dresdener Straße sowie der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner der Leipziger Straße eine knappe Mehrheit (49,81 % gegen 47,08 %) für die frühere Regelung ausgesprochen hat, ist im Zuge des Abwägungsprozesses den Interessen der direkt vom Verkehr belasteten Anwohnerinnen und Anwohnern der Leipziger Straße ein höheres Schutzbedürfnis einzuräumen als den Anwohnerinnen und Anwohnern in der Dresdener Straße, die nicht direkt vom Verkehr belastet werden. Insgesamt haben sich mehr als 2/3 der an der Befragung teilnehmenden Anwohnerinnen und Anwohnern der Leipziger Straße für die neue Regelung ausgesprochen. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass manche Anwohnerinnen und Anwohner der Leipziger Straße ihr Votum nicht mehr abgegeben haben, weil sie sich ja bereits im Zuge der Unterschriftenaktion für die neue Regelung ausgesprochen haben.

Insgesamt müssen sowohl die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner der Dresdener Straße als auch der einzelnen Geschäftsleute, die im Vorfeld ihre ablehnende Haltung gegen die neue Regelung gegenüber der Stadt Erlangen geäußert haben, gegenüber den Interessen der

Anwohnerinnen und Anwohner der Leipziger zurückstehen. Die durch die Sperrung eingetretenen Umwege liegen in einem zumutbaren Rahmen. Lediglich vom Herzogenauracher Damm kommend ergibt sich durch die neue Verkehrsregelung und einer Fahrt über die Äußere Brucker Straße mit U-Turn an der Gerhart-Hauptmann-Straße in die Dresdener Straße ein "Umweg" von etwa 220 m.

Auf Grund der genannten Aspekte wird die Beibehaltung der während des positiv zu bewertenden Probelaufs geltenden Zufahrtsregelung für Anlieger in Richtung Süden empfohlen. Zudem wird die Beschilderung und Markierung der Leipziger Straße als Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Süden vorgeschlagen. Die Fahrbeziehungen für den Kfz-Verkehr bleiben damit dieselben wie bei der derzeitigen Einbahnrichtung Nord-Süd, für den Radverkehr ergibt sich mit Beschilderung als Fahrradstraße und entsprechenden Piktogrammen auf der Fahrbahn jedoch eine Aufwertung. Mit den baulichen Maßnahmen für den Radverkehr, die im Zuge des Neubaus der Regnitzbrücke Herzogenauracher Damms umgesetzt wurden (Zweirichtungsradweg auf der Nordseite) sowie des seitens des Staatlichen Bauamts weiterhin geplanten Radwegekonzeptes entlang des Herzogenauracher Damms wird die Leipziger Straße als Verbindungselement zwischen dem Stadtzentrum und den südwestlichen Erlanger Stadtteilen bzw. Herzogenaurach für den Radverkehr weiter an Bedeutung gewinnen.

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- stehen bei der Haushaltsstelle für laufende Angelegenheiten zur Verfügung.
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat BUßMANN regt an, dass man bei der Ausweisung von Fahrradstraßen konsequenter Weise darüber nachdenkt bzw. prüft, wie diese Verbindungen in den Winterräumplan des EB 77 integriert werden können.

Ergebnis/Beschluss:

- 1.) Die Leipziger Straße ist zwischen dem Herzogenauracher Damm und der Einmündung Dresdener Straße als Fahrradstraße auszuweisen.
- 2.) Die Zufahrt in die Leipziger Straße ist für den Anliegerverkehr ausschließlich aus Richtung Norden zuzulassen.
- 3.) Der Antrag des Oberbürgermeisters vom 22.3.2017 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 10 gegen 4

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat BUßMANN regt an, dass man bei der Ausweisung von Fahrradstraßen konsequenter Weise darüber nachdenkt bzw. prüft, wie diese Verbindungen in den Winterräumplan des EB 77 integriert werden können.

Ergebnis/Beschluss:

- 1.) Die Leipziger Straße ist zwischen dem Herzogenaauracher Damm und der Einmündung Dresdener Straße als Fahrradstraße auszuweisen.
- 2.) Die Zufahrt in die Leipziger Straße ist für den Anliegerverkehr ausschließlich aus Richtung Norden zuzulassen.
- 3.) Der Antrag des Oberbürgermeisters vom 22.3.2017 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 15

232/039/2017

Mittelbereitstellung und Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung für die IP-Nr. 573.500 (zusätzliche erforderliche Mittel zur Geländerertüchtigung am Bergkirchweihgelände).

1. Ressourcen

Zur Durchführung der geplanten Maßnahmen „Geländerertüchtigung am Bergkirchweihgelände“, Priorität 2.1, entsteht lt. der Projektbeschreibung des Tiefbauamtes über die verfügbaren Gesamtmittel hinaus ein weiterer Mittelbedarf in Höhe von rd. 360.000,- €.

Im Haushaltsjahr 2017 stehen für die Maßnahme gem. Planansatz Mittel über 210.000,-- € zuzüglich eines Haushaltsrests i. H. v. 359.280,70 € zur Verfügung (gesamt 569.280,70 €). Diese Mittel sind jedoch mittlerweile entweder bereits verausgabt oder aber aufgrund von bereits erteilten Auftragsvergaben für die weiteren Arbeiten am Bergkirchweihgelände gebunden.

Die Arbeiten vor Ort laufen plangemäß und sollen ohne Verzögerung fortgesetzt werden. Für weitere Ausschreibungen bzw. Vergaben, die durch das Tiefbauamt noch im Sommer 2017 erfolgen sollen, ist die haushaltsrechtliche Deckung der erforderlichen Mittel Voraussetzung.

Es ergibt sich im Ergebnis folgender Mittelbedarf

Gesamter weiterer Ausgabenbedarf	360.000,--€
Abzgl. bereits erfolgter Umbuchung aus dem Deckungskreis des Amtes 23 (von IP-Nr. 111.400E - Erlöse aus Grundstücksverkäufen unbebaut)	<u>115.000,--€</u>
Ergibt aktuellen Mittelbedarf i. H. v.	245.000,--€

Deckungsvorschlag der Verwaltung:

Mittelbereitstellung von IP-Nr. 573.K601 (Amt 32), vgl. Antrag	100.000,--€
sowie Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung (Teilbetrag) von IP-Nr. 365D.880 (Amt 51) durch Nichtinanspruchnahme im Jahr 2017 für 2018, vgl. Antrag	<u>145.000,--€</u>
Ergibt erforderliche Deckungshöhe	245.000,--€

Die Mittel werden benötigt auf Dauer
 einmalig zur Realisierung der geplanten Ertüchtigungsmaßnahmen in 2017

2. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Geländerertüchtigung für das Bergkirchweihgelände nach Priorität 2.1 des von Amt 32 erarbeiteten Erneuerungskonzepts muss noch in diesem Jahr fortgesetzt werden, um die Gesamtmaßnahme auflagengerecht abschließen zu können.

3. Programme/Produkte/Leistungen/Auflagen

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

Gemäß dem Auflagenbescheid des Bauaufsichtsamtes vom 10.04.2015 sind sämtliche Geländer am Bergkirchweihgelände zu erneuern bzw. baulich zu ertüchtigen, um die für die Bergkirchweihbesucher erforderliche Sicherheit gewährleisten zu können. Diese Maßnahmen müssen bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden.

Nach einer vom Ordnungs- und Straßenverkehrsamt entwickelten Konzeption zur zeitlichen Umsetzung der Maßnahme wurde für die unterschiedlichen Bereiche des Areals eine Priorisierung vorgenommen. Bereiche der Priorität 1 wurden bereits bis zur Bergkirchweih 2017 ertüchtigt. Um die weitere Abwicklung zeitgerecht umzusetzen, wird bereits derzeit an Prioritätsstufe 2.1 gearbeitet.

Der Zeitplan sieht vor, diese Maßnahme noch in 2017 zu vervollständigen, da witterungsbedingt wegen des früheren Beginns der Bergkirchweih 2018 voraussichtlich vor der Bergkirchweih im nächsten Jahr keine technischen Maßnahmen mehr umgesetzt werden können.

Die ursprünglich für die Gesamtmaßnahme im Investitionsplan vorgesehenen und veranschlagten Mittel reichen nicht aus, da die Traglast, die auf die Geländer wirkt, von anfangs angenommenen 1 kgN/m² auf 2 kgN/m² erhöht wurde. Im Ergebnis hat dies insbesondere Auswirkung auf die Fundamentierung der vorhandenen Sandsteinmauern und erhöht den baulichen (und damit auch finanziellen) Aufwand.

Um die Verfügbarkeit der für die geplanten Vergaben in 2017 benötigten Mittel sicherzustellen, ist die o.g. Mittelbereitstellung erforderlich. Das Ordnungs- und Straßenverkehrsamt kann aus dem dortigen Haushalt unter der IP-Nr. 573.K601 (Tiefbaumaßnahmen am Bergkirchweihgelände) Mittel über 100.000,- € zur Verfügung stellen, die für „Sonstiges“ bzw. „Planungskosten Gesamtkonzept“ vorgesehen waren. Nach heutigem Stand werden diese Mittel für Architektenleistungen nicht mehr in dieser Höhe in 2017 auflaufen und werden daher aufgrund der gesetzten Prioritäten im gesamtstädtischen Interesse für die vordringliche Maßnahme „Geländererneuerung“ eingesetzt.

4. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme/Leistungsangebote erbracht werden?)

Deckung über Mittelbereitstellung.

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Mittelbereitstellung

Die Verwaltung beantragt nachfolgende überplanmäßige Bereitstellung von Mitteln:

Erhöhung der Auszahlungen um

IP-Nr. 573.500 Bergkirchweihgelände Geländerertüchtigung, -erneuerung	Kostenstelle 230090 Allg. Kostenstelle Amt 23	Produkt 57330080 Bergkirchweih (st- pfl.)	100.000 € Sachkonto 048002 Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätze
--	--	---	---

Die Deckung erfolgt durch Einsparung bei

IP-Nr. 573.K601 Tiefbaumaßnahmen am Bergkirchweihgelände (Amt 32)	Kostenstelle 320090 Allg. Kostenstelle Amt 32	in Höhe von Produkt 57310080 Leist. f. Märkte / Messen (st-pfl.)	100.000 € Sachkonto 048002 Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätze
--	--	---	---

2. Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung (Teilbetrag)

Die Verwaltung beantragt nachfolgende Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung für

IP-Nr. 573.500V Bergkirchweihgelände Geländerertüchtigung, -erneuerung	Kostenstelle 230090 Allg. Kostenstelle Amt 23	Produkt 57330080 Bergkirchweih (st- pfl.)	145.000 € Sachkonto 048002 Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätze
---	--	---	---

Die Deckung erfolgt durch Nichtinanspruchnahme einer Verpflichtungsermächtigung bei

IP-Nr. 365D.880V Zuschüsse KiTa- Einrichtungen (freie Träger) (Amt 51)	Kostenstelle 510090 Allg. Kostenstelle Amt 51	Produkt 36510010 Leistungen für alle KITas	145.000 € Sachkonto 017802 Zugänge Immat. VG a. gel. Zuwend. an übrige Bereiche
---	--	--	--

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Mittelbereitstellung

Die Verwaltung beantragt nachfolgende überplanmäßige Bereitstellung von Mitteln:

Erhöhung der Auszahlungen um

IP-Nr. 573.500 Bergkirchweihgelände Geländerertüchtigung, -erneuerung	Kostenstelle 230090 Allg. Kostenstelle Amt 23	Produkt 57330080 Bergkirchweih (st- pfl.)	100.000 € Sachkonto 048002 Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätze
--	--	---	---

Die Deckung erfolgt durch Einsparung bei

IP-Nr. 573.K601 Tiefbaumaßnahmen am Bergkirchweihgelände (Amt 32)	Kostenstelle 320090 Allg. Kostenstelle Amt 32	in Höhe von Produkt 57310080 Leist. f. Märkte / Messen (st-pfl.)	100.000 € Sachkonto 048002 Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätze
--	--	---	---

2. Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung (Teilbetrag)

Die Verwaltung beantragt nachfolgende Umschichtung einer Verpflichtungsermächtigung für

IP-Nr. 573.500V Bergkirchweihgelände Geländerertüchtigung, -erneuerung	Kostenstelle 230090 Allg. Kostenstelle Amt 23	Produkt 57330080 Bergkirchweih (st- pfl.)	145.000 € Sachkonto 048002 Zugänge Straßennetz mit Wegen und Plätze
---	--	---	---

Die Deckung erfolgt durch Nichtinanspruchnahme einer Verpflichtungsermächtigung bei

IP-Nr. 365D.880V Zuschüsse KiTa- Einrichtungen (freie Träger) (Amt 51)	Kostenstelle 510090 Allg. Kostenstelle Amt 51	Produkt 36510010 Leistungen für alle KiTas	145.000 € Sachkonto 017802 Zugänge Immat. VG a. gel. Zuwend. an übrige Bereiche
---	--	--	--

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 16

613/124/2017

**Verkehrsentwicklungsplan Erlangen: Vorrangnetz und Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr;
Fraktionsantrag 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, stadtwweit, 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 Fahrtrichtung 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 Prüfungsergebnissen 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 Kranken-

transporte 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 Leistungsdefizit 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 (NO₂) 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 NO₂-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:

Dieser Tagesordnungspunkt wird in den Stadtrat verwiesen.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt wird in den Stadtrat verwiesen.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 17

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:

Dieser Tagesordnungspunkt wird in den Stadtrat verwiesen.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt wird in den Stadtrat verwiesen.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 18

613/135/2017

Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Ergebnisse der Schulwegbefragung und Modellprojekt am Schulzentrum West

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anlass

Mit den Beschlüssen 613/054/2015 und 613/072/2015 besteht der Handlungsauftrag seitens des Stadtrates an die Verwaltung, Maßnahmen zur Förderung eines umweltschonenden Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen, insbesondere im Hinblick auf den Weg von und zu Kindertagesstätten und Schulen in Erlangen, zu entwickeln. Diese sollen zunächst in Form eines Modellprojektes an ausgewählten Einrichtungen umgesetzt werden. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurden hierfür Empfehlungen für ein Pilotprojekt erstellt.

Um spezifischere Informationen zu den Schulwegen der Erlanger Schüler zu erhalten, fand hierzu als erster Schritt im Auftrag der Abteilung Verkehrsplanung im Sommer 2016 eine repräsentative Umfrage durch die städtische Statistikstelle unter 3.000 per Stichprobe ausgewählten Haushalten mit Kindern im schulpflichtigen Alter in Erlangen statt (vgl. Anlage 1). Die Rücklaufquote betrug 55,9% (1.678 Haushalte). Berücksichtigt wurden fünfzehn Grundschulen, drei Mittelschulen, zwei Realschulen, sieben Gymnasien (inkl. des Emil-Behring-Gymnasiums in Spardorf), drei private Schulen (Franconian International School, Freie Waldorfschule Erlangen, Montessori-Schule Erlangen) sowie die Wirtschaftsschule, das Sonderpädagogische Förderzentrum Erlangen und die Georg-Zahn-Schule.

Ergebnisse der Schulwegbefragung

Für das Verkehrsverhalten der Erlanger Kinder und Jugendlichen zeigen sich folgende Kernergebnisse:

- Der Modal Split für alle Erlanger Kinder und Jugendliche ergibt, dass die meisten Schüler das Fahrrad für ihren Schulweg nutzen. Zu Fuß geht über ein Viertel der Schüler (27,4%) zur Schule und an dritter Stelle folgt die Anreise mit Bus & Bahn (20,6%). Die Kfz-Nutzung hat, bezogen auf alle Kinder und Jugendlichen (5,2%), keinen großen Anteil.
- Die Verkehrsmittelwahl erfolgt dabei differenziert nach Alter der Schüler: Grundschul Kinder gehen meist zu Fuß in die Schule oder fahren mit dem Tretroller. Die älteren Schüler bevorzugen das Fahrrad oder bei weiteren Entfernungen den Bus.
- Der Anteil der Schüler, die regelmäßig mit dem Auto zur Schule gebracht werden, variiert dagegen je nach Schulart. Die Grundschulen (8,3%) und vor allem die privaten Schulen (21,8%) weisen einen deutlich höheren Kfz-Anteil auf als der Durchschnitt aller Schulen (5,2%). Betrachtet man einzelne Grundschulen, so werden auch zweistellige Werte erreicht (GS Tennenlohe 18,6%, GS Eltersdorf 19,4%, Loschge GS 14,7%, Michael-Poeschke GS 11,3%, GS Büchenbach-Nord 10,5%).
- Des Weiteren wurden in der Umfrage Anmerkungen zu Gefahrenstellen und Verbesserungsmöglichkeiten gemacht, um Anhaltspunkte für die Verbesserung der Qualität und Sicherheit der Schulwege zu gewinnen. Diese werden an die zuständigen Dienststellen weitergegeben und im alltäglichen Verwaltungsvollzug bearbeitet werden.

Handlungsempfehlungen

Die Ergebnisse der Schulwegbefragung zeigen, dass insgesamt das Auto als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule und wieder nach Hause eine untergeordnete Rolle spielt. Angesichts des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens kann an einzelnen Schulen je nach umgebenden Straßenraum jedoch bereits ein geringer Pkw-Anteil zu Behinderungen und Gefährdungen führen. Vor dem Hintergrund der Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen, konkret vor allem der Reduzierung des motorisierten Hol- und Bringverkehrs, bieten sich daher mehrere Grundschulen für die Initiierung von weiteren (Modell)projekten an. Hierfür wurden bereits die Loschge-Grundschule sowie die Michael-Poeschke-Grundschule kontaktiert.

Des Weiteren indizieren die Umfrageergebnisse, dass sich Modellprojekte zur Förderung eines umweltschonenden Mobilitätsverhaltens nicht ausschließlich auf die Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs konzentrieren sollten, sondern auch weitere Verkehrsmittel in den Fokus rücken sollten. Daher werden zunächst die Schulen des Schulzentrums West (Hermann-Hedenus-Grundschule, Hermann-Hedenus-Mittelschule, Realschule am Europakanal, Albert-Schweitzer-Gymnasium) für die Umsetzung eines Modellprojektes vorgeschlagen. An allen vier Schulen herrscht ein hohes Rad- und Fußverkehrsaufkommen. Das Albert-Schweitzer-Gymnasium weist mit einem Anteil von 75% sogar den höchsten Fahrradanteil an allen Erlanger Schulen auf. Darüber hinaus bietet sich durch die räumliche Nähe der unterschiedlichen Schularten die Möglichkeit, alters- und schulartenübergreifende Projekte zu entwickeln.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Pilotprojekt Schulzentrum West

Zur Vorstellung der Ergebnisse der Schulwegbefragung und zur Identifikation von Handlungsfeldern und Maßnahmen für ein schulisches Mobilitätsmanagement fand am 21.2.2017 ein gemeinsamer Abstimmungstermin mit Vertreterinnen und Vertretern des Schulzentrums West, der Polizei, des Schulverwaltungsamts, des Gutachters Herrn Dr. Schreiner sowie der Abteilung Verkehrsplanung statt.

In der gemeinsamen Diskussion wurden folgende verkehrlichen Problemlagen thematisiert und als Handlungsfelder für ein schulisches Mobilitätsmanagement priorisiert:

- Hohes Radverkehrsaufkommen:

- Im Pulk radelnde Schüler fahren teils nebeneinander und nehmen dabei keine Rücksicht auf Verkehrsregeln und andere Verkehrsteilnehmer. Der zeitliche Problemschwerpunkt ist morgens vor Schulbeginn. Dabei werden nicht nur andere Verkehrsteilnehmer gefährdet, sondern es ergeben sich auf Grund der verminderten Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen auch Verkehrssicherheitsdefizite für die radelnden Schüler.
- Grundschüler werden aus Angst vor Konflikten mit Radfahrern, die keine Rücksicht auf diese nehmen, mit dem Auto zur Schule gebracht.
- In einzelnen Bereichen herrschen schlechte Sichtverhältnisse für Radfahrer.
- Die Fahrradabstellanlagen entsprechen in ihrer Anzahl und Qualität nicht den aktuellen Anforderungen. Besonders am Albert-Schweitzer-Gymnasium sind Defizite zu beobach-

ten (vgl. Anlage 2).

- **Verkehrserziehung**

- Die Verkehrserziehung ist in Grundschulen fester Bestandteil, in weiterführenden Schulen ist diese jedoch nicht im Lehrplan enthalten. Lehrinhalte zum Thema Mobilität lägen hier in der Eigenverantwortung der Lehrkräfte und seien mit hohem Aufwand und persönlichen Engagement einzelner Lehrer verbunden.
- Einzelne Projekte werden an den weiterführenden Schulen bereits erfolgreich durchgeführt (z.B. Check der Fahrradbeleuchtung im Zusammenarbeit mit der Polizei, „Hallo Auto“ etc.). Da die Organisation mit großem Aufwand verbunden ist, wäre eine Unterstützung durch die Stadtverwaltung durch das Bereitstellen von Projektvorschlägen sowie zur Umsetzung benötigten Materialien hilfreich.

- **Sonstiges:**

- Jüngere Schüler meiden die Busse, da diese überfüllt sind und es zu Mobbing durch ältere Schüler kommt.
- Die Unfalllage und akute Gefahrenlage wird von der Polizei als unauffällig eingeschätzt.

Im Rahmen eines Modellprojektes sollen daher folgende konkrete Projektbausteine umgesetzt werden (vgl. Anlage 3):

1. Verbesserung und Neubau von Fahrradabstellanlagen:

Die Verwaltung erfasst die vorhandene Infrastruktur und erstellt ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an den Einrichtungen des Schulzentrums West. Begonnen werden soll zunächst mit dem Albert-Schweitzer-Gymnasium, da im Rahmen der Sporthallensanierung die Anlage neuer Abstellanlagen vorgesehen ist. Aus den Ergebnissen der Schulwegbefragung geht hervor, dass ca. 600 Fahrradabstellanlagen benötigt werden, um den täglich mit dem Rad zum Albert-Schweitzer-Gymnasium fahrenden Schülern ein sicheres und komfortables Abstellen ihrer Räder zu ermöglichen. Die bestehenden Fahrradabstellanlagen decken den ermittelnden Bedarf damit, auch nach Umsetzung der Abstellanlagen im Rahmen des Sporthallenneubaus, weder quantitativ noch qualitativ ab.

2. Erstellung eines Gesamtkonzepts „Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung“

Um die in der Grundschule erworbenen Fähigkeiten und Kenntnisse zum Verhalten im Verkehr nach dem Übertritt in eine weiterführende Schule zu sichern und zu vertiefen, sollen in Abstimmung mit den Schulen, der Polizei sowie der Verwaltung Projekte für ein sicheres Verhalten im Verkehr und zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer entwickelt und am Schulzentrum West umgesetzt werden. Ziel ist es, eine Art Baukasten mit Projektideen und für die Umsetzung benötigten Materialien zu entwickeln, sodass langfristig Projekte zur Mobilitätsbildung auch an weiteren Schulen umgesetzt werden können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung ein Modellprojekt zur Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen am Schulzentrum West (Hermann-Hedenus-Grundschule, Hermann-Hedenus-Mittelschule, Realschule am Europakanal, Albert-Schweitzer-Gymnasium) umsetzen.

Hierfür wird die Verwaltung ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Fahrradabstellanlagen für das Schulzentrum West erarbeiten. Die erste Umsetzung erfolgt am Albert-Schweitzer-Gymnasium. Das Konzept sowie die Kostenschätzung wird dem Ausschuss im Vorfeld der Umsetzung der Maßnahme vorgestellt.

Für das Themenfeld Verhalten im Verkehr wird ein Konzept zur Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung entwickelt. Die Erstellung des Konzeptes erfolgt durch die Verwaltung.

Für dessen Umsetzung am Schulzentrum West (voraussichtlich im Jahr 2018) werden basierend auf einer Grobschätzung Kosten in Höhe von ca. 20.000 € (Fahrradabstellanlagen, Materialien zur Verkehrserziehung, etc.) angenommen. Diese Mittel stehen im Haushalt noch nicht zur Verfügung und müssen hierfür beantragt werden.

Die Umsetzung des Modellprojektes wird von der Verwaltung evaluiert und der Ausschuss über den Verlauf der Maßnahmen informiert. Langfristig soll das Konzept als Vorbild für die Ausweitung auf weitere Erlanger Schulen dienen. Für eine dauerhafte Durchführung sowie die Ausweitung auf weitere Schulen wären nach 2018 jährliche Haushaltsmittel bereitzustellen sowie die erforderlichen personellen Ressourcen zu schaffen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 20.000	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind derzeit nicht vorhanden und werden für 2018 angemeldet

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Ergebnisse der Schulwegbefragung werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Modellprojekt zur Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen am Schulzentrum West mit den in Anlage 3 dargestellten Maßnahmen

men umzusetzen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Ergebnisse der Schulwegbefragung werden zur Kenntnis genommen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Modellprojekt zur Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen am Schulzentrum West mit den in Anlage 3 dargestellten Maßnahmen umzusetzen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 19

613/137/2017

Ausbau der Hedenusstraße; hier: abschließende Vorplanung

1. Bestand

Die Hedenusstraße liegt im Stadtteil Alterlangen und verbindet die Dompfaffstraße mit der Schallershofer Straße. Die Hedenusstraße ist Teil einer Tempo-30-Zone. Die beidseitigen Gehwege mit einer Breite von 2,00 - 2,20 m dienen auch als Schulweg für die Schüler der angrenzenden Hermann-Hedenus-Grund- und Mittelschule. Ein einseitiges Längsparken ist aufgrund der vielen Feuerwehzufahrten und Feuerwehr-Aufstellflächen nur begrenzt möglich. Mit einer Fahrbahnbreite von 5,80- 6,00 m ist ein Begegnungsverkehr für Kfz gut möglich und lädt stellenweise zum schnelleren Fahren ein.

Insbesondere zu Schulbeginn/-ende kommt es phasenweise zu einem höheren Verkehrsaufkommen, da einige Eltern ihre Kinder mit dem Kfz in der Hedenusstraße anliefern. Die Verkehrsbelastung liegt bei 1.250 Kfz/Tag. Im Bereich des Haupteinganges zur Grundschule ist die Fahrbahn sehr breit und somit für Fußgänger, speziell zu den Stoßzeiten, schwierig zu queren.

Aufgrund des schlechten Straßenzustandes mit gravierenden Straßenschäden (u.a. Risse, Ausbrüche, Flickstellen, Verdrückungen) und dem sehr geringen Fahrbahnaufbau von nur 3,0 - 4,0 cm Asphalt ist ein Vollausbau der Hedenusstraße erforderlich. Eine Sanierung der Fahrbahnbeläge und der Straßenentwässerungseinrichtungen ist technisch und wirtschaftlich nicht möglich.

2. Planung

Beim ersten Bürgergespräch war das wichtigste Anliegen die Parkraumknappheit in Hausnähe der Anwohner. Außerdem erwünscht waren eine Geschwindigkeitsreduzierung, wobei der Zweirichtungsverkehr beibehalten werden soll, sowie eine Querungshilfe für Schüler im Bereich des Schulhofeinganges.

Bei der Neugestaltung der Hedenusstraße wird dies zum einen erreicht mittels einer optischen Gliederung der Fahrbahn durch unterschiedliche Beläge: Die Zufahrtsbereiche in die Hedenusstraße und die Querungsbereiche zu den Schulen sind von der ansonsten asphaltierten Fahrbahn durch einen Granit-Pflasterbelag hervorgehoben.

Die Parkstände sind durch Betonpflaster mit Splittfugen und, wo möglich, jeweils am Anfang und Ende durch Baumscheiben klar definiert.

Zum anderen erfolgt eine Neugliederung des Straßenraumes durch die versetzte Anordnung der Parkstände, um zur Geschwindigkeitsreduzierung beizutragen. Durch die Parkstände wird die Fahrbahn verengt, sodass hier lediglich die Begegnung von Pkw und Fahrrad möglich ist. Es sind aber in regelmäßigen Abständen Bereiche mit größerer Fahrbahnbreite vorgesehen, wo das Begegnen von Lkw (Reisebus) und Pkw möglich ist.

Wichtig für die Verbesserung der Schulwegsicherheit ist die Schaffung einer Querungsstelle vor dem Schulhofeingang der Grundschule. Beidseits der Querungsstelle sind Baumpflanzungen sinnvoll und die optimale Lösung, da somit die Sichtfelder der Autofahrer auf die Querungsstelle der Schulkinder dauerhaft und verlässlich freigehalten werden können. Für die Realisierung dieser beiden und einer weiteren Baumpflanzung ist wiederum die kleinräumige Verlegung von zwei ESTW-Leitungen erforderlich, die jedoch mit vertretbarem finanziellem Aufwand durchgeführt werden kann. Auch die weiteren geplanten Baumpflanzungen stellen an den Einmündungsbereichen zur Schallerhofer Straße und Dompfaffstraße die Freihaltung der Sichtfelder auf den bevorrechtigten Verkehr sicher und tragen damit nicht nur zur Entsiegelung der Flächen bei, sondern auch zur Verkehrssicherheit. Im Gegensatz zum Bestand (zwei Grünflächen ohne Bäume) sind nun 8 Bäume im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Trotz der 4 Feuerwehruzufahrten und den Feuerwehr-Aufstellflächen in der Straße, die in der Planung berücksichtigt wurden, und den 8 neuen Baumstandorten, ist es in der Planung gelungen, die im Bestand vorhandenen 13 Parkstände auf 15 Parkstände (inklusive einem neuen Behindertenstellplatz) zu erhöhen.

Auch in der Planung ist die Hedenusstraße weiterhin als Bestandteil der Tempo-30-Zone mit Zweirichtungsverkehr für Kfz vorgesehen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Am 08.03.2017 wurden die Anwohner, Grundstückseigentümer und Vertreter der beiden Schulen zu einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung eingeladen, damit ihre Hinweise auf Verkehrsprobleme und ihre Wünsche aufgenommen und bei den Planungen berücksichtigt werden konnten.

Anschließend wurden die Planungen von einem geeigneten Planungsbüro zusammen mit der Verwaltung erarbeitet und mit den vorgenannten Dienststellen und anderen fachlich Beteiligten abgestimmt.

Am 30.05.2017 fand die 2. Bürgerbeteiligung statt, in der die ausgearbeiteten Planungen vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert wurden.

Nach dieser Beschlussfassung können die Planungen vertieft werden, sodass der Ausbau der Hedenusstraße voraussichtlich 2018 – vorbehaltlich der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel – durchgeführt werden kann.

Für den Ausbaubereich sind KAG-Beiträge nach der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Erlangen zu erheben.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten (inkl.

Beleuchtung u. 510.000 € bei IPNr.: 541.411
Leitungsverlegung):

Sachkosten:

Personalkosten (brutto):

Folgekosten Grünflächen-
unterhalt

Korrespondierende Einnahmen Straßenausbaubei bei IPNr.: 541.510 EP
träge

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

sind auf IvP-Nr. 541.411 gem. aktuellem Investitionsprogramm zum Haushalt 2017 wie folgt vorgesehen:

2017: 0 €
2018: 0 €
2019: 290.000 € (Baukosten)

Im Zuge der Anmeldungen zum HH 2018 wird eine Anpassung der Finanzmittel in entsprechender Höhe beantragt.

sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Hedenusstraße wird gemäß beiliegender Planung (s. Anlage) ausgebaut.

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Hedenusstraße wird gemäß beiliegender Planung (s. Anlage) ausgebaut.

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 7 gegen 0

TOP 20

611/184/2017

Einsatz baurechtlicher Instrumente zur Sicherung von Trassenkorridoren für die Stadt-Umland-Bahn

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Stadt-Umland-Bahn ist künftig eine wichtige Funktion als lineare Verkehrsinfrastruktur zugeordnet. Derzeit liegt eine vorläufige Trassenplanung aus dem Zuschuss-Rahmenantrag (Standardisierte Bewertung) vor (siehe Anlage 1). Bei dieser Trasse handelt es sich um eine Machbarkeitsstudie, also eine grobe Planung ohne baureife Detailtiefe.

Die vertiefte Planung wird durch den ZV StUB in den kommenden Jahren ausgearbeitet. Gemäß Zeitplan des ZV StUB soll das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2021 eingeleitet werden. In diesem Verfahren werden die für die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn benötigten Flächen definiert. Auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses kann der Grunderwerb durchgeführt werden. Mit dem Beginn der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen tritt eine Veränderungssperre in Kraft, nach der wesentlich wertsteigernde oder das Vorhaben wesentlich erschwerende Veränderungen im Planungsbereich untersagt sind.

Bereits zuvor sollen aber die Trassenkorridore – einschließlich eventueller Planungsvarianten – möglichst durch die Stadt Erlangen gesichert werden, um eine wirtschaftliche Errichtung der StUB zu ermöglichen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Trasse der StUB ist an etliche Zwangspunkte gebunden und dazwischen nur innerhalb bestimmter Planungsparameter (z.B. Mindestradien) verschiebbar. Daher soll verhindert werden, dass die für den Bau benötigten Flächen durch anderweitige, insbesondere bauliche Nutzungen belegt werden und so die Umsetzung des Vorhabens erschwert oder zusätzlich verteuert wird. Für die Sicherung der künftigen Trassenkorridore stehen insbesondere folgende Instrumente zur Verfügung:

Erteilung von Befreiungen

Soweit für die Genehmigung von Bauvorhaben Befreiungen von den Festsetzungen eines Bebauungsplans erforderlich sind, sollen die geplanten Trassenkorridore der Stadt-Umland-Bahn mit für deren Beurteilung herangezogen werden.

Veränderungssperre

Wenn ein Bebauungsplan aufgestellt oder geändert werden soll, kann die Gemeinde zur Sicherung der Planung eine Veränderungssperre beschließen. In ihrem Geltungsbereich dürfen insbesondere keine Bauvorhaben durchgeführt sowie erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen vorgenommen werden. Die Veränderungssperre ist als Satzung vom Stadtrat zu beschließen.

Zurückstellung von Baugesuchen

Wenn eine Veränderungssperre nicht beschlossen wurde oder noch nicht in Kraft getreten ist, können Baugesuche zurückgestellt werden. Die Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben kann bis zu 12 Monate ausgesetzt werden, wenn zu befürchten ist, dass die Durchführung der Planung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert würde.

Entwicklungsgebiet/Sanierungsgebiet

Im Bereich von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen oder städtebaulichen Sanierungsgebieten stehen u.a. die Regelungsgegenstände einer Veränderungssperre sowie weitere bodenrechtliche Vorgänge unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Stadt Erlangen.

Grundeigentum

Auf Flächen im städtischen Eigentum, die für die Trassenkorridore in Betracht kommen, sollen möglichst keine Maßnahmen durchgeführt werden, die Planung und Bau der Stadt-Umland-Bahn erschweren würden.

Grunderwerb

Bei Grundstücken entlang der Trassenkorridore ist im Einzelfall zu prüfen, ob Flächen von der Stadt erworben oder – soweit die Voraussetzungen dafür vorliegen – entsprechende Vorkaufsrechte genutzt werden können. Zur Erweiterung der Vorkaufsmöglichkeiten soll der Erlass einer eigenen Satzung zur Sicherung der StUB-Trasse geprüft werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung prüft in Abstimmung mit dem Zweckverband StUB bei allen Vorhaben entlang der Trassenkorridore die Vereinbarkeit mit der Planung der Stadt-Umland-Bahn.

Soweit erforderlich und geeignet soll mit den in Nr. 2 genannten Instrumenten eine Sicherung der Trassenkorridore erfolgen.

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 Stadt Erlangen unterstützt den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) bei der Planung im Stadtgebiet.

Die Verwaltung wird beauftragt, geeignete Instrumente zu prüfen und ggf. anzuwenden, um die für die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn erforderlichen Trassenkorridore vorläufig zu sichern.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen unterstützt den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) bei der Planung im Stadtgebiet.

Die Verwaltung wird beauftragt, geeignete Instrumente zu prüfen und ggf. anzuwenden, um die für die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn erforderlichen Trassenkorridore vorläufig zu sichern.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

20. Änderung des Regionalplans Region Nürnberg (7) im Kapitel Natur und Landschaft hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Negative städtebauliche Auswirkungen auf die Stadt Erlangen sollen vermieden werden. Die siedlungsstrukturellen, sowie freiraum- und landschaftsplanerischen Zielsetzungen der Stadt Erlangen sollen durch die Ausweisungen unterstützt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Es soll eine Stellungnahme zur 20. Änderung des Regionalplans abgegeben werden.

Die Änderung beinhaltet:

- Änderung Teilkapitel Landschaftliche Vorbehaltsgebiete (bisher: B I 1.3.1, künftig: 7.1.3.1)
- Änderung Teilkapitel Regionale Grünzüge (bisher: B I 2.1, künftig: 7.1.3.2)
- Neuaufnahme Teilkapitel Trenngrün (künftig: 7.1.3.3)

Die künftige Kartendarstellung ist in Anlage 1 ersichtlich.

Darüber hinaus erfolgen im Zuge der 20. Änderung redaktionelle Anpassungen des Regionalplans:

- Redaktionelle Anpassung des Regionalplans der Region Nürnberg (7) an das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013
- Streichung von (Teil-)kapiteln des Regionalplans, die keine inhaltliche Grundlage mehr im LEP besitzen

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

3.1 Anlass und Ziel der Planung

a) Änderung Teilkapitel Landschaftliche Vorbehaltsgebiete (bisher: B I 1.3.1, künftig: 7.1.3.1)

Mit der Ausweisung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten konkretisiert der Regionalplan das Ziel 7.1.2 (Z) des LEP, wonach Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege in den Regionalplänen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festzulegen sind. Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind als Grundsätze der Raumordnung in nachgelagerten Abwägungen zu berücksichtigen.

Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sollen ergänzend zum naturschutzfachlichen Sicherungsinstrumentarium Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sichern. Sie werden außerhalb der naturschutzrechtlich ausgewiesenen Gebiete festgelegt, um die so genannte „Doppelsicherung“ zu vermeiden. U.a. auch vor diesem Hintergrund sollen im Rahmen der Fortschreibung Überschneidungen zwischen den beiden regionalplanerischen Instrumentarien „Regionale Grünzüge“ (siehe unter b.) und „landschaftliche Vorbehaltsgebiete“

vermieden bzw. bereits bestehende Überschneidungen durch die Herausnahme der Landschaftlichen Vorbehaltsgebiete in diesem Bereich bereinigt werden.

Auf Erlanger Stadtgebiet erfolgt die Sicherung mittels der ausgewiesenen Landschafts- und Naturschutzgebiete. In der 20. Änderung des Regionalplans werden zwei Teilflächen von Vorbehaltsgebieten bereinigt, für die keine regionalplanerische Sicherung erforderlich ist:

- Entlang des Main-Donau-Kanals ab Bezirksklinikum bis nördliche Stadtgrenze
- Bereich der Anschlussstelle an der BAB A 3 Tennenlohe.

Damit liegt künftig auf Erlanger Gebiet kein landschaftliches Vorbehaltsgebiet mehr.

b) Änderung Teilkapitel Regionale Grünzüge (bisher: B I 2.1, künftig: 7.1.3.2)

Gemäß LEP 7.1.4 (Z) sind in den Regionalplänen regionale Grünzüge zur Gliederung der Siedlungsräume, zur Verbesserung des Bioklimas oder zur Erholungsvorsorge festzulegen. Als Ziele der Raumordnung sind sie zu beachten, d.h. von Kommunen und Planungsträgern nicht abwägbar. Hierüber sollen Gebiete, deren Freihaltung von Beeinträchtigung durch Bebauung vordringlich ist, regionalplanerisch gesichert werden. Regionale Grünzüge sind bereits Bestandteil des Regionalplans (B I 2.1, künftig: 7.1.3.2). Hierbei handelt es sich insbesondere um die einzelnen Teile des Rednitz-/Regnitz-/Pegnitz-Flusssystemes sowie die dazugehörigen wichtigsten Seitentäler.

Im Rahmen der Fortschreibung werden für jeden Grünzug die entsprechenden Funktionen (Erholungsvorsorge, Verbesserung des Bioklimas, Gliederung der Siedlungsräume) festgelegt. Die bestehenden Grünzüge wurden in Abstimmung mit den zuständigen Fachstellen überprüft und soweit erforderlich aktualisiert und neu abgegrenzt, bzw. an die vorliegenden Gegebenheiten angepasst (Bestandsnachführung). Zudem werden neue Grünzüge aufgenommen, die vor dem Hintergrund der dargestellten Funktionen in Abstimmung mit den entsprechenden fachlichen Stellen geeignete Gebiete darstellen.

Für die Stadt Erlangen ergeben sich im Teilkapitel Regionale Grünzüge mehrere Änderungen:

- Grafische Anpassungen im Bestand (Rücknahme im Bereich der Anschlussstellen von Büchenbacher Damm und Herzogenauracher Damm)
- Erweiterung des Grünzugs Schwabachtals zum Anschluss an das Regnitztal
- Aufnahme der Ausgleichsfläche des ehemaligen Kraftwerksgeländes
- Neuer Grünzug Gründlachtal (übergreifend mit Nürnberg und Fürth)

In Regionalen Grünzügen sind lediglich Vorhaben zulässig, die die festgelegten Funktionen nicht beeinträchtigen. In der Begründung zu 7.1.3.2 wird ergänzend ausgeführt, dass im Regionalplan selbst aufgeführte linienhafte Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen (z.B. Stadt-Umland-Bahn) als regionales Erfordernis angesehen werden und damit nicht unter den grundsätzlichen Ausschluss fallen. Für sie soll eine möglichst verträgliche Umsetzungsvariante angestrebt werden. Der Nachweis soll z.B. in einem Raumordnungsverfahren erfolgen.

c) Neuaufnahme Teilkapitel Trenngrün (künftig: 7.1.3.3)

Die Region Nürnberg ist insbesondere im Verdichtungsraum durch einen hohen Siedlungsdruck gekennzeichnet. Laut LEP 3.3 (G) sollen eine Zersiedelung der Landschaft und eine ungegliederte, insbesondere bandartige Siedlungsstruktur vermieden werden. Um das Zusammenwachsen benachbarter Siedlungsbereiche zu verhindern, können laut Begründung zum LEP in den Regionalplänen hierzu Regionale Grünzüge oder geeignete Freiflächen als Trenngrün festgelegt werden. Trenngrün besitzt auf Ebene des Regionalplans ebenfalls Zielcharakter und ist keiner nachgelagerten Abwägung zugänglich.

Über die Regionalen Grünzüge sollen u.a. zusammenhängende Landschaftsräume vor Bebauung freigehalten werden. Regionale Grünzüge haben zughaften Charakter und stellen neben den geschlossenen Waldgebieten im Verdichtungsraum die wesentlichen ökologischen Ausgleichsflächen dar. In Ergänzung zu deren siedlungsgliedernder Funktion werden auf kleinräumigerer Ebene im Regionalplan geeignete Freiflächen als Trenngrün zwischen benachbarten Siedlungsflächen festgelegt, um deren Zusammenwachsen zu vermeiden.

Für die Stadt Erlangen weist die 20. Änderung des Regionalplans drei neue Bereiche für Trenngrün aus:

- Zwischen Kosbach und Büchenbach-West
- Zwischen Burgberg und Bubenreuth
- Zwischen Burgberg und Sieglitzhof

Außerdem ist angrenzend an die Stadtgrenze der Stadt Erlangen zu Spardorf ein weiterer Bereich mit Trenngrün vorgesehen.

d) Redaktionelle Anpassung des Regionalplans der Region Nürnberg (7) an das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2013

Mit der redaktionellen Anpassung des Regionalplans der Region Nürnberg (7) werden die Gliederung des Regionalplans an die Gliederung des LEP 2013 angepasst und weitere formale Anpassungen vorgenommen. Damit ist keine inhaltliche Änderung der Ziele und Grundsätze bzw. der dazugehörigen Begründungstexte verbunden.

e) Streichung von (Teil-)kapiteln des Regionalplans, die keine inhaltliche Grundlage mehr im LEP besitzen

Mehrere Kapitel des Regionalplans haben frühere LEP-Fassungen als inhaltliche Grundlage. Sowohl mit dem LEP 2006, als auch mit dem LEP 2013 war eine inhaltliche Straffung und themenbezogene Reduktion in einigen Bereichen verbunden. Dies hat zur Folge, dass einige bestehende (Teil-)kapitel des Regionalplans keine inhaltliche Grundlage mehr im LEP 2013 haben und demzufolge auch nicht mehr als aus diesem entwickelt betrachtet werden können. Daher ist in diesen Fällen eine Streichung erforderlich, um den Regionalplan in Einklang mit den Vorgaben des LEP sowie des BayLplG zu bringen.

In der 20. Änderung werden folgende Kapitel aus dem Regionalplan gestrichen:

- B XII Technischer Umweltschutz (inhaltlich durch Fachplanungen ersetzt)
- B XIII Verteidigung (inhaltlich durch Fachplanungen ersetzt)
- B IV Fremdenverkehrswirtschaft (teilweise im Kapitel Freiraumstruktur aufgegangen)
- B V Arbeitsmarkt (in verschiedenen Fachkapiteln aufgegriffen)

3.2 Verfahren

Der Planungsverband Region Nürnberg hat in der Sitzung des Planungsausschusses am 22.05.2017 die Einleitung des Beteiligungsverfahrens zur 20. Änderung des Regionalplans (redaktionelle Anpassung des gesamten Regionalplans sowie inhaltliche Fortschreibung von Kapitel 7) beschlossen.

Gemäß Art. 16 Abs. 3 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes ist hierzu der Entwurf der Regionalplanänderung bei der Regierung von Mittelfranken (höhere Landesplanungsbehörde) sowie den Landkreisen und den kreisfreien Städten des Planungsverbandes für einen Zeitraum von mindestens einem Monat auszulegen. Die Auslegung bei der Stadt Erlangen findet vom 30.06.2017 bis einschließlich 04.08.2017 statt.

Zudem wurde die Stadt Erlangen zur 20. Änderung des Regionalplans beteiligt und kann bis spätestens 04.08.2018 eine Stellungnahme abgeben.

3.3 Stellungnahme der Verwaltung

Im Vorfeld der 20. Änderung des Regionalplans haben mehrere Abstimmungen zwischen dem Planungsverband der Region Nürnberg und der Verwaltung der Stadt Erlangen stattgefunden. Die nun beteiligten Änderungen entsprechen diesen Abstimmungen.

Die geplanten Änderungen entsprechen den planerischen Zielen der Stadt Erlangen bzw. es handelt es sich um nachvollziehbare kleinflächige Bereinigungen. Negative Auswirkungen auf die Stadt Erlangen sind nicht zu erwarten. Gegen die 20. Änderung des Regionalplans bestehen keine Einwände.

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 Stadt Erlangen gibt zur 20. Änderung des Regionalplans Region Nürnberg (7) die unter Ziff. II Begründung Pkt. 3.3 aufgeführte Stellungnahme ab.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen gibt zur 20. Änderung des Regionalplans Region Nürnberg (7) die unter Ziff. II Begründung Pkt. 3.3 aufgeführte Stellungnahme ab.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

TOP 22

611/185/2017

20. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003 für den Teilbereich - Erweiterung Uni-Südgelände - hier: Änderungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) hat in den vergangenen Jahren auch in ihrem Südgelände, in welchem die naturwissenschaftlichen und technischen Fakultäten u.a. angesiedelt sind, eine positive Entwicklung genommen: Neben einer regen Bautätigkeit hat auch die Zahl der Studierenden zugenommen.

Das Bayerische Kabinett hat am 2. Mai 2017 beschlossen, die Hochschulstandorte Erlangen und Nürnberg massiv zu stärken. Die Technische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität wird „als Ganzes am Standort Erlangen gestärkt und weiterentwickelt“.

Der Stadtrat hat mit den Grundsatzbeschlüssen vom 30.03.2017 (Technische Fakultät Standortpotentiale in Erlangen; CSU-Antrag 002/2017 - Einberufung eines runden Tisches in Erlangen: Zukünftiger Standort der Technischen Fakultät) und vom 31.05.2017 (Technische Fakultät: Weiteres Vorgehen nach dem Kabinettsbeschluss vom 2. Mai 2017) das weitere Vorgehen zum Thema „Technische Fakultät“ beschlossen.

Zur Stärkung des Hochschulstandorts und zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wurde die Verwaltung damit beauftragt, die Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung von Bebauungsplänen einzuleiten.

b) Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst eine Gesamtfläche von ca. 12,23 ha in zwei Teilbereichen von ca. 5,58 ha (nördlich) und ca. 6,65 ha (südlich). (vgl. Anlage 1)

c) Planungsrechtliche Grundlage

Mit der Änderung des FNP soll die angrenzende Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Universität erweitert werden.

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Wald und Grünfläche dargestellt. Teilweise liegt der Änderungsbereich im Landschaftsschutzgebiet. Östlich der Nürnberger Straße stellt der FNP Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz dar. Entlang der B4 und dem Teilstück der Nürnberger Straße sind Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen dargestellt. (vgl. Anlage 2)

d) Rahmenbedingungen

Bei der Änderung des FNP sind nach derzeitigem Kenntnisstand u.a. zu berücksichtigen:

- Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz
- Benachbarte Natura 2000 Gebiete: Brucker Lache, Sebalder Reichswald
- Teilweise Waldeigenschaft der Flächen
- Schallimmissionen, insbesondere von Verkehrswegen
- Aktuellen Planungen für die Stadt-Umland-Bahn und einen Radschnellweg Nürnberg - Erlangen
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Erlangen - Südost.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Mit der 20. Änderung des Flächennutzungsplans sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung der Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Universität geschaffen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Verfahren

Änderung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Änderung des FNP 2003 für den Teilbereich – Erweiterung Uni-Südgelände – nach den Vorschriften des BauGB.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zur Einsicht bereitgehalten wird.

Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange soll gleichzeitig mit der Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

b) Schutzverordnung

Eine Änderung der Landschaftsschutzverordnung ist erforderlich.

c) Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden im weiteren Verfahren geregelt. Im FNP 2003 sind zahlreiche Flächen dargestellt, die bevorzugt zur Entwicklung von Natur und Landschaft herangezogen werden sollten.

d) Umweltprüfung

Für die Änderung des Flächennutzungsplans wird eine Umweltprüfung durchgeführt.

e) Standortalternativen

Laut Beschluss des Bayerischen Kabinetts soll die Technische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität am Standort Erlangen gestärkt und weiterentwickelt werden.

Aufgrund der Lage im direkten Anschluss an zahlreiche Universitätsnutzungen ist der aufgezeigte Änderungsbereich für eine Erweiterung des Universitätsgeländes gut geeignet.

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:

Für den Teilbereich – Erweiterung Uni-Südgelände – ist der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Erlangen (FNP 2003) nach den Vorschriften des BauGB zu ändern und die frühzeitige Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Teilbereich 1:

Westlich der Kurt-Schumacher-Straße, südlich der Staudtstraße, östlich der Nikolaus-Fiebiger-Straße und Erwin-Rommel-Straße, einschließlich einer Teilfläche westlich der Nikolaus-Fiebiger-Straße.

Teilbereich 2:

Östlich der Nürnberger Straße, zwischen der Äußeren Nürnberger Straße und der Bebauung an der Haberstraße, Stettiner Straße und Görlitzer Straße, zwischen der Äußeren Nürnberger Straße und Haberstraße, nördlich der Südspange und westlich der Kurt-Schumacher Straße anschließend an die bestehende Sonderbaufläche Universität.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Für den Teilbereich – Erweiterung Uni-Südgelände – ist der Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Erlangen (FNP 2003) nach den Vorschriften des BauGB zu ändern und die frühzeitige Bürgerbeteiligung durchzuführen.

Teilbereich 1:

Westlich der Kurt-Schumacher-Straße, südlich der Staudtstraße, östlich der Nikolaus-Fiebiger-Straße und Erwin-Rommel-Straße, einschließlich einer Teilfläche westlich der Nikolaus-Fiebiger-Straße.

Teilbereich 2:

Östlich der Nürnberger Straße, zwischen der Äußeren Nürnberger Straße und der Bebauung an der Haberstraße, Stettiner Straße und Görlitzer Straße, zwischen der Äußeren Nürnberger Straße und Haberstraße, nördlich der Südspange und westlich der Kurt-Schumacher Straße anschließend an die bestehende Sonderbaufläche Universität.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0

TOP 23

611/186/2017

**Bebauungsplan Nr. 467 der Stadt Erlangen - Erweiterung Uni-Südgelände Ost - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: Aufstellungsbeschluss**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) hat in den vergangenen Jahren auch in ihrem Südgelände, in welchem die naturwissenschaftlichen und technischen Fakultäten u.a. angesiedelt sind, eine positive Entwicklung genommen: Neben einer regen Bautätigkeit hat auch die Zahl der Studierenden zugenommen.

Das Bayerische Kabinett hat am 2. Mai 2017 beschlossen, die Hochschulstandorte Erlangen und Nürnberg massiv zu stärken. Die Technische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität wird „als Ganzes am Standort Erlangen gestärkt und weiterentwickelt“.

Der Stadtrat hat mit den Grundsatzbeschlüssen vom 30.03.2017 (Technische Fakultät Standortpotentiale in Erlangen; CSU-Antrag 002/2017 - Einberufung eines runden Tisches in Erlangen: Zukünftiger Standort der Technischen Fakultät) und vom 31.05.2017 (Technische-Fakultät: Weiteres Vorgehen nach dem Kabinettsbeschluss vom 2. Mai 2017) das weitere Vorgehen zum Thema „Technische Fakultät“ beschlossen.

Zur Stärkung des Hochschulstandorts und zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wurde die Verwaltung damit beauftragt, die Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung von Bebauungsplänen einzuleiten.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flst.-Nr. 1946/648, 1946/620, 1946/650, 1946/654 und 1946/660 der Gemarkung Erlangen (Anlage). Die Fläche beträgt ca. 4,85 ha.

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Wald dargestellt. Teilweise liegt der Geltungsbereich im Landschaftsschutzgebiet.

Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher erforderlich, um das Plangebiet als Sondergebiet Universität festzusetzen. Das Verfahren zur Änderung des FNP wird in der gleichen Sitzung mit der Vorlage 611/185/2017 eingeleitet.

d) Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind nach derzeitigem Kenntnisstand u.a. zu berücksichtigen:

- Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz
- Benachbarte Natura 2000 Gebiete: Brucker Lache, Sebalder Reichswald
- Teilweise Waldeigenschaft der Flächen
- Schallimmissionen, insbesondere von Verkehrswegen
- Entwässerungssituation

e) Städtebauliche Ziele

Im Wesentlichen wird mit dem Bebauungsplan Nr. 467 – Erweiterung Uni-Südgelände Ost – die Stärkung und Weiterentwicklung des Universitätsstandortes Erlangen verfolgt. Durch die

Schaffung von neuem Baurecht soll eine städtebauliche geordnete Erweiterung der Technischen Fakultät am Standort Erlangen Süd ermöglicht werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 467 – Erweiterung Uni-Südgelände Ost – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans für das Gebiet zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Nikolaus-Fiebiger-Straße, südlich der Staudtstraße nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zur Einsicht dargelegt wird.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange soll gleichzeitig mit der Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Fuchs bittet den ersten Spiegelstrich der Rahmenbedingungen (Ziffer II.1, Buchstabe d – Seite 159 der Sitzungs-Einladung) „Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz“ wie folgt zu ergänzen:

1. Die Baufelder werden nur dort gerodet, wo auch konkret gebaut wird.
2. Es werden keine Kalkschotter oder kalkhaltigen Materialien verwendet (wegen der Sandlebensräume und der angepassten Flora und Fauna).
3. In der Nähe der Sanddüne hat eine größtmögliche Sensibilität zu erfolgen.
4. Die Freiflächen sind mit standortheimischen Pflanzen und - soweit wie möglich unversiegelt und versickerungsfähig - zu gestalten. Die Pflege der sandigen Rasenflächen hat extensiv zu erfolgen.
5. Die Lärmschutzwände sind insektenfreundlich zu bepflanzen und begrünen.
6. Bei den Planungen der Dachflächen und Fassaden ist eine Begrünung vorzusehen.
7. Es sind Nistkästen für Gebäudebrüter und Fledermäuse vorzusehen.
8. Es ist verdichtet in die Höhe (an Stelle in die Breite) zu bauen.

**Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses des Stadtrates Erlangen
vom 18. Juli 2017
mit 14 gegen 0 Stimmen**

Mit der Ergänzung besteht Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Für das Gebiet zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Nikolaus-Fiebiger-Straße, südlich der Staudtstraße (siehe Anlage) ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuches

(BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Fuchs bittet den ersten Spiegelstrich der Rahmenbedingungen (Ziffer II.1, Buchstabe d – Seite 159 der Sitzungs-Einladung) „Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz“ wie folgt zu ergänzen:

1. Die Baufelder werden nur dort gerodet, wo auch konkret gebaut wird.
2. Es werden keine Kalkschotter oder kalkhaltigen Materialien verwendet (wegen der Sandlebensräume und der angepassten Flora und Fauna).
3. In der Nähe der Sanddüne hat eine größtmögliche Sensibilität zu erfolgen.
4. Die Freiflächen sind mit standortheimischen Pflanzen und - soweit wie möglich unversiegelt und versickerungsfähig - zu gestalten. Die Pflege der sandigen Rasenflächen hat extensiv zu erfolgen.
5. Die Lärmschutzwände sind insektenfreundlich zu bepflanzen und begrünen.
6. Bei den Planungen der Dachflächen und Fassaden ist eine Begrünung vorzusehen.
7. Es sind Nistkästen für Gebäudebrüter und Fledermäuse vorzusehen.
8. Es ist verdichtet in die Höhe (an Stelle in die Breite) zu bauen.

**Empfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
beirates des Stadtrates Erlangen
vom 18. Juli 2017
mit 6 gegen 0 Stimmen**

Mit der Ergänzung besteht Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Für das Gebiet zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Nikolaus-Fiebiger-Straße, südlich der Stadtstraße (siehe Anlage) ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

TOP 24

611/188/2017

Bebauungsplan Nr. 468 der Stadt Erlangen - Erweiterung Uni-Südgelände West - mit integriertem Grünordnungsplan

hier: Aufstellungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) hat in den vergangenen Jahren auch in ihrem Südgelände, in welchem die naturwissenschaftlichen und technischen Fakultäten u.a. angesiedelt sind, eine positive Entwicklung genommen: Neben einer regen Bautätigkeit hat auch die Zahl der Studierenden zugenommen.

Das Bayerische Kabinett hat am 2. Mai 2017 beschlossen, die Hochschulstandorte Erlangen und Nürnberg massiv zu stärken. Die Technische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität wird „als Ganzes am Standort Erlangen gestärkt und weiterentwickelt“.

Der Stadtrat hat mit den Grundsatzbeschlüssen vom 30.03.2017 (Technische Fakultät Standortpotentiale in Erlangen; CSU-Antrag 002/2017 - Einberufung eines runden Tisches in Erlangen: Zukünftiger Standort der Technischen Fakultät) und vom 31.05.2017 (Technische-Fakultät: Weiteres Vorgehen nach dem Kabinettsbeschluss vom 2. Mai 2017) das weitere Vorgehen zum Thema „Technische Fakultät“ beschlossen.

Zur Stärkung des Hochschulstandorts und zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wurde die Verwaltung damit beauftragt, die Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans und zur Aufstellung von Bebauungsplänen einzuleiten.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flst.-Nr. 1946/595, 1946/502, 1946/357, 1693/5 und jeweils ein Teilgrundstück von Flst.-Nr. 1949/101 und 1946/610 der Gemarkung Erlangen (Anlage). Die Fläche beträgt ca. 8,0 ha.

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Wald und Grünfläche dargestellt. Teilweise liegt der Geltungsbereich im Landschaftsschutzgebiet. Östlich der Nürnberger Straße stellt der FNP Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz dar. Entlang der B4 und dem Teilstück der Nürnberger Straße sind Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen dargestellt.

Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher erforderlich, um das Plangebiet als Sondergebiet Universität festzusetzen. Das Verfahren zur Änderung des FNP wird in der gleichen Sitzung mit der Vorlage 611/185/2017 eingeleitet.

d) Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind nach derzeitigem Kenntnisstand u.a. zu berücksichtigen:

- Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz
- Benachbarte Natura 2000 Gebiete: Brucker Lache, Sebalder Reichswald
- Teilweise Waldeigenschaft der Flächen
- Schallimmissionen, insbesondere von Verkehrswegen
- Entwässerungssituation
- Aktuelle Planungen für die Stadt-Umland-Bahn und einen Radschnellweg Nürnberg - Erlangen
- Das Plangebiet liegt außerhalb der Ortsdurchfahrt. Die Bundesstraße 4 ist in diesem Abschnitt somit anbaufrei und dient nicht der Erschließung von Baugrundstücken. Ggf. wird eine Verschiebung der Ortsdurchfahrtsgrenze nach Süden erforderlich.
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Erlangen –Südost.

e) Städtebauliche Ziele

Im Wesentlichen wird mit dem Bebauungsplan Nr. 468 – Erweiterung Uni-Südgelände West – die Stärkung und Weiterentwicklung des Universitätsstandortes Erlangen verfolgt. Durch die Schaffung von neuem Baurecht soll eine städtebauliche geordnete Erweiterung der Technischen Fakultät am Standort Erlangen Süd ermöglicht werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 468 – Erweiterung Uni-Südgelände West – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Aufstellung des Bebauungsplans für das Gebiet östlich der Bundesstraße 4, östlich der Nürnberger Straße, westlich der Haberstraße und westlich der westlichen Grundstücke an der Stettiner Straße und der Görlitzer Straße nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zur Einsicht dargelegt wird.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange soll gleichzeitig mit der Unterrichtung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

1. Herr Berufsmäßiger Stadtrat Weber weist darauf hin, dass die Grenzen im Übersichtsplan des Bebauungsplan-Entwurfs Nr. 468 (Anlage 1 zu TOP 24 - Seite 165 der Sitzungs-Einladung) nicht identisch sind mit der Darstellung im Flächennutzungsplan (Anlage 2 zu TOP 22 – Seite 157 der Sitzungs-Einladung). Maßgeblich für die Beschlussfassung ist die erweiterte Darstellung im Flächennutzungsplan.

2. Frau Stadträtin Fuchs bittet den ersten Spiegelstrich der Rahmenbedingungen (Ziffer II.1, Buchstabe d – Seite 163 der Sitzungs-Einladung) „Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz“ wie folgt zu ergänzen:

1. Die Baufelder werden nur dort gerodet, wo auch konkret gebaut wird.
2. Es werden keine Kalkschotter oder kalkhaltigen Materialien verwendet (wegen der Sandlebensräume und der angepassten Flora und Fauna).
3. In der Nähe der Sanddüne hat eine größtmögliche Sensibilität zu erfolgen.
4. Die Freiflächen sind mit standortheimischen Pflanzen und - soweit wie möglich unversiegelt und versickerungsfähig - zu gestalten. Die Pflege der sandigen Rasenflächen hat extensiv zu erfolgen.
5. Die Lärmschutzwände sind insektenfreundlich zu bepflanzen und begrünen.
6. Bei den Planungen der Dachflächen und Fassaden ist eine Begrünung vorzusehen.
7. Es sind Nistkästen für Gebäudebrüter und Fledermäuse vorzusehen.
8. Es ist verdichtet in die Höhe (an Stelle in die Breite) zu bauen.

**Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses des Stadtrates Erlangen
vom 18. Juli 2017
mit 14 gegen 0 Stimmen**

Mit der Ergänzung besteht Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Für das Gebiet östlich der Bundesstraße 4, östlich der Nürnberger Straße, westlich der Haberstraße und westlich der westlichen Grundstücke an der Stettiner Straße und der Görlitzer Straße (siehe Anlage) ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

1. Herr Berufsmäßiger Stadtrat Weber weist darauf hin, dass die Grenzen im Übersichtsplan des Bebauungsplan-Entwurfs Nr. 468 (Anlage 1 zu TOP 24 - Seite 165 der Sitzungs-Einladung) nicht identisch sind mit der Darstellung im Flächennutzungsplan (Anlage 2 zu TOP 22 – Seite 157 der Sitzungs-Einladung). Maßgeblich für die Beschluss-fassung ist die erweiterte Darstellung im Flächennutzungsplan.

2. Frau Stadträtin Fuchs bittet den ersten Spiegelstrich der Rahmenbedingungen (Ziffer II.1, Buchstabe d – Seite 163 der Sitzungs-Einladung) „Anforderungen im Hinblick auf Natur und Landschaft sowie Artenschutz“ wie folgt zu ergänzen:

1. Die Baufelder werden nur dort gerodet, wo auch konkret gebaut wird.
2. Es werden keine Kalkschotter oder kalkhaltigen Materialien verwendet (wegen der Sandlebensräume und der angepassten Flora und Fauna).
3. In der Nähe der Sanddüne hat eine größtmögliche Sensibilität zu erfolgen.
4. Die Freiflächen sind mit standortheimischen Pflanzen und - soweit wie möglich unversiegelt und versickerungsfähig - zu gestalten. Die Pflege der sandigen Rasenflächen hat extensiv zu erfolgen.
5. Die Lärmschutzwände sind insektenfreundlich zu bepflanzen und begrünen.
6. Bei den Planungen der Dachflächen und Fassaden ist eine Begrünung vorzusehen.

7. Es sind Nistkästen für Gebäudebrüter und Fledermäuse vorzusehen.
8. Es ist verdichtet in die Höhe (an Stelle in die Breite) zu bauen.

Mit der Ergänzung besteht Einverständnis.

**Empfehlung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungs-
beirates des Stadtrates Erlangen
vom 18. Juli 2017
mit 6 gegen 0 Stimmen**

Mit der Ergänzung besteht Einverständnis.

Ergebnis/Beschluss:

Für das Gebiet östlich der Bundesstraße 4, östlich der Nürnberger Straße, westlich der Haberstraße und westlich der westlichen Grundstücke an der Stettiner Straße und der Görlitzer Straße (siehe Anlage) ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0

TOP 25

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Anfragen

- öffentlich -

keine

Abstimmung:

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Anfragen

- öffentlich -

keine

Abstimmung:

Sitzungsende

am 18. Juli 2017, 19:15 Uhr

Der Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der Schriftführer:

.....
Strobel

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Erlangen, den

Für die SPD-Fraktion:

Erlangen, den

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Erlangen, den

Für die F.D.P.-Fraktion:

Erlangen, den

Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:

Erlangen, den

Für die Erlanger Linke:

Erlangen, den