

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

(UVPA/006/2018)

über die 6. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 19.06.2018, 16:00 - 20:15 Uhr, Ratssaal, Rathaus

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

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

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

- | | | |
|------|---|----------------|
| 6. | Mitteilungen zur Kenntnis | |
| 6.1. | Bericht über die Berechnung der Stickstoffoxide für verschiedene Erlanger Straßen durch das Ingenieurbüro Lohmeyer | 31/190/2018 |
| 6.2. | Teilnahme Stadt Erlangen am STADTRADELN 2018 | 31/182/2018 |
| 6.3. | Ausstellung des Erlanger Stadtmodells | PET/019/2018 |
| 6.4. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge | VI/150/2018 |
| 6.5. | Sachstandsbericht zu einzelnen Punkten Verbesserungen ÖPNV | VI/148/2018 |
| 7. | "Elektromobilität als Chance für Erlangen" und "80%-E-Bus-Förderung schnell für Erlangen nutzen"
Fraktionsanträge 164/2017 und 033/2018 der CSU-Fraktion | 13/248/2018/1 |
| 8. | Städtische Zuschüsse an die Erlanger Naturschutzverbände im Jahr 2018 | 31/191/2018 |
| 9. | Vorstellung und Prüfung der Mitfahrer-App der VAG; Fraktionsantrag Nr. 039/2018 der SPD und Grünen Liste | III/041/2018 |
| 10. | Anhebung der VGN-Tarife 2019 für die Tarifstufe C in Erlangen | III/040/2018/1 |

- | | | |
|-----|---|----------------|
| 11. | Ersatz der bisher von der Linie 201 gefahrenen Fahrten durch Busse der ESTW;
Antrag 074/2018 der FWG | VI/151/2018 |
| 12. | Städtebauliche Entwicklung Großparkplatz;
Anträge in der Sitzung des Stadtteilbeirates Innenstadt vom 14.03.2018 | PET/020/2018 |
| 13. | Mittelerhöhung für das Kommunale Fassadenprogramm der Stadt Erlangen (2018) | 610.3/055/2018 |
| 14. | Verschönerung Herdegenplatz Frauenaaurach, SPD-Fraktionsantrag 051/2018 | 610.3/053/2018 |
| 15. | Berichtsantrag - Ampelschaltungen und 30 km/h-Bereiche
FDP-Fraktionsantrag Nr. 026/2018 vom 05.02.2018 | 613/178/2018 |
| 16. | Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt | 613/190/2018 |
| 17. | Neubau einer Erschließungsstraße zur 4-fach Schulsporthalle, Kletter- und Familienzentrum, Multifunktionsfläche und Parkplatz an der Hartmannstraße
hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB | 611/231/2018 |
| 18. | Möglichkeiten einer städtebaulichen Entwicklung der Buckenhofer Siedlung: Ergebnisse der öffentlichen Informationsveranstaltung | 611/235/2018 |
| 19. | Finanzierungsplan für die StuB mit Kostenschätzung der Sonderbauwerke; Fraktionsantrag der FWG Nr. 011/2018 | VI/153/2018 |
| 20. | Anfragen | |

TOP 6

Mitteilungen zur Kenntnis

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

MzK:

1. Frau Lender-Cassens lädt zu einer Exkursion zum Thema „Fahrradfahren als Mobilitätsmotor in Europa“ am 12.07.2018 in das Deutsche Architekturmuseum ein. Für die Anmeldung legt Frau Lender-Cassens den Ausschussmitgliedern eine Teilnehmerliste vor.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

MzK:

1. Frau Lender-Cassens lädt zu einer Exkursion zum Thema „Fahrradfahren als Mobilitätsmotor in Europa“ am 12.07.2018 in das Deutsche Architekturmuseum ein. Für die Anmeldung legt Frau Lender-Cassens den Ausschussmitgliedern eine Teilnehmerliste vor.

TOP 6.1

31/190/2018

Bericht über die Berechnung der Stickstoffoxide für verschiedene Erlanger Straßen durch das Ingenieurbüro Lohmeyer

Die Verwaltung beauftragte am 28.11.2017, das Ingenieurbüro Lohmeyer/Karlsruhe (IB Lohmeyer) NO₂-Immissionen für verschiedene Straßenabschnitte zu berechnen.

Der Bericht „NO₂ Berechnungen für Erlanger Straßen“ des IB Lohmeyer vom Februar 2018 (Projektnr. 63566-17-01) liegt der Verwaltung jetzt vor. Es wurden folgende Straßenzüge berechnet:

- Henkestraße zwischen Nürnberger Straße und Schuhstraße
- Hauptstraße (südlich Pfarrstraße)
- Pfarrstraße
- Achse Neue Straße/Maximilianstraße/westliche Hindenburgstraße
- Palmsanlage/Palmstraße
- Bayreuther Straße
- Essenbacher Straße

Die Berechnung wurde für folgendes Szenario durchgeführt:

In Erlangen ist im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Achsen Güterhallen-/Henkestraße und Neue Straße/Hindenburgstraße geplant (siehe auch Beschlussvorlage 613/190/2018). Im Rahmen dieser Planungen wurden für die oben genannten Straßenabschnitte unter Berücksichtigung der Randbebauung die NO₂-Immissionen am Straßenrand für die drei Fälle

- Nullfall 2017
- Prognosebezugsfall 2020 (Prognose ohne Verkehrsänderungen)
- Planfall 2020

berechnet. Dieser Planfall entspricht dem Planfall 2 des Verkehrsentwicklungsplans (siehe auch Beschlussvorlage 613/190/2018) und berücksichtigt dementsprechend deutliche Verkehrsreduzierungen in der Achse Neue Straße/Maximilianstraße/westliche Hindenburgstraße sowie in der Henkestraße.

Die prognostizierten Verkehrszahlen beziehen sich auf das Jahr 2030 und basieren auf den Berechnungsergebnissen des Erlanger Verkehrsmodells. In den Berechnungen wird die prognostizierte Fahrzeugflotte für das Jahr der Umsetzung der Maßnahme (das Jahr 2020) herangezogen. Dies ist ein übliches Verfahren, um die zögerliche technische Umsetzung in der Fahrzeugflotte zu berücksichtigen.

Für den Nullfall 2017 wurden aktuelle Zählungen für die Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs (DTV) herangezogen. Die modellierten synthetischen Werte für das Jahr 2017 liegen höher, sodass diese Herangehensweise konservativ zu werten ist.

Ergebnis:

Im Nullfall 2017 kommt es zu (zum Teil) deutlichen Überschreitungen an der Ost-West-Achse Pfarrstraße bis Hindenburgstraße, sowie in der Henkestraße des Jahresmittelwertes für NO_2 von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In der Pfarrstraße werden mit $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$ die höchsten Werte erreicht. In diesen Straßenzügen besteht dringender Handlungsbedarf.

Im Prognosebezugsfall 2020 ist an der Achse Pfarrstraße bis Hindenburgstraße mit einem um ca. 45% erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Hier erhöhen sich die NO_2 -Immissionen noch um bis zu $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In den Straßen Palmsanlage bis Bayreuther Straße reduzieren sich die Immissionen aufgrund der besseren Emissionsfaktoren im Jahr 2020 um bis zu $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Durch die lockerere Bebauung (keine Straßenschluchten) kommt es zu einer schnelleren Verdünnung der Schadstoffkonzentrationen.

Im Planfall 2020 können aufgrund der geplanten Verkehrsreduzierung die NO_2 -Immissionen in der Neuen Straße und Hindenburgstraße um $10-12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ reduziert werden. In der Pfarrstraße ist aufgrund der geringen Reduzierung des Verkehrs auch die Reduzierung der NO_2 -Immissionen gering. In den Straßen Palmsanlage bis Bayreuther Straße erhöhen sich die Immissionen nur geringfügig aufgrund der höheren Verkehrszahlen um bis zu $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird dennoch unterschritten, es liegen weiterhin (leicht) erhöhte Konzentrationen vor. In der Hauptstraße liegen aufgrund ähnlicher Verkehrszahlen im Prognosebezugsfall und Planfall die gleichen Immissionen (leicht erhöhte Konzentrationen) vor. In der Henkestraße kann durch die geänderte Verkehrsführung die NO_2 -Immission um $9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gesenkt werden.

Fazit:

Zurzeit wird an der Ost-West-Achse Pfarrstraße bis Hindenburgstraße, sowie in der Henkestraße der Immissionsgrenzwert (Jahresmittelwert) für NO_2 von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (zum Teil deutlich) überschritten. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Durch die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans vorgeschlagene Entlastung der innerstädtischen Ost-West-Achsen vom Durchgangsverkehr können die dort vorherrschenden hohen NO_2 Belastungen maßgeblich verringert werden, ohne an alternativen Routen zusätzliche Konflikte/Überschreitungen des Grenzwertes der 39. BImSchV zu bewirken.

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

Protokollvermerk:

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

Herr Stadtrat Volleth bittet diese Mitteilung zur Kenntnis in die Sitzung des Stadtrates im Juli zu verweisen. Hierzu soll das Ingenieurbüro Lohmeyer eingeladen und um einen Bericht gebeten werden. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Herr Stadtrat Volleth bittet diese Mitteilung zur Kenntnis in die Sitzung des Stadtrates im Juli zu verweisen. Hierzu soll das Ingenieurbüro Lohmeyer eingeladen und um einen Bericht gebeten werden. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 6.2

31/182/2018

Teilnahme Stadt Erlangen am STADTRADELN 2018

**Die Stadt Erlangen nimmt am STADTRADELN 2018 teil;
Aktionszeitraum: 02.07. – 22.07. 2018**

Die Stadt Erlangen wird auch im 11. Jahr an der Kampagne STADTRADELN des Vereins Klimabündnis teilnehmen.

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

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

Am 02.07. 2018 wird es eine kleine Auftaktveranstaltung von 16:00 – 18:00 Uhr an der Fahrrad-Zählstelle in der Nürnberger Straße geben. Die Stadt Erlangen hat den ADFC, die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in Bayern e.V. (AGFK), die Polizei sowie die diesjährigen „STADTRADEL-Stars“ Herrn Dr. Leonard Fraunberger, Herrn Georg Gebhard und Herrn Dr. Balleis eingeladen.

In den Wertungskategorien wird auch „das radelaktivste Stadtparlament“ gewertet. Hierfür können sich alle Stadträte und alle Orts- und Stadtteilbeiräte unter Angabe ihrer Funktion anmelden und Erlangen damit voranbringen. Sie werden herzlich gebeten, teilzunehmen.

Es gibt natürlich auch etwas zu gewinnen: Durch die vermiedenen CO₂-Emissionen sind die größten Gewinner unsere Umwelt, das Klima sowie alle Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen, weil sich Radeln positiv auf die Verkehrsbelastungen, Abgase und Lärm und auf die eigene Gesundheit auswirkt.

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

Es gibt aber auch spezielle Preise für Erlanger Bürgerinnen und Bürger zu gewinnen: Unter allen Teilnehmenden werden zwei Fahrräder von Fahrrad Stadler Fürth verlost. Zudem gewinnt an jedem Tag im Aktionszeitraum eine Radlerin bzw. ein Radler einen kleinen Sachpreis. Teilnehmende Schulklassen können einen Beitrag zum Klassenkonto gewinnen, gesponsert von der Stadt- und Kreissparkasse Erlangen-Höchst-Herzogenaurach.

Die Teilnahme an der Kampagne ist kostenfrei.

Von der Teilnahmegebühr für die Teilnahme der Stadt Erlangen in Höhe von 1.650 € übernimmt die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) einen Anteil von 1.500 €.

Weitere Informationen erhalten Sie von den Koordinatoren:
Herrn Kaluza, Telefon 09131/86 2632
oder 09131/86 1216

Oder E-Mail:

joachim.kaluza@stadt.erlangen.de, ausbildung.umweltamt@stadt.erlangen.de,

und unter <https://www.stadtradeln.de/home/>.

Anlagen: keine

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

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

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 6.3

PET/019/2018

Ausstellung des Erlanger Stadtmodells

Die diesjährige Ausstellung des Erlanger Stadtmodells findet in der Zeit vom 16.07. – 09.08.2018 im Rathausfoyer statt. Das Stadtmodell wurde im Bestand aktualisiert und erweitert.

Die Ausstellung wird am Montag, den 16.07.2018 um 16.00 Uhr durch Herrn berufsm. Stadtrat Josef Weber eröffnet.

Ab 24.07. wird die Ausstellung um vorhandene Studien, Konzepte und Planungen rund um den Großparkplatz erweitert. Aus Platzgründen wird die Ausstellung des Stadtmodells verkleinert.

Die Ausstellung wird am Dienstag, den 24.07.2017 um 16.00 Uhr durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Janik eröffnet.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 6.4

VI/150/2018

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA zum 19.06.2018 auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 6.5

VI/148/2018

Sachstandsbericht zu einzelnen Punkten Verbesserungen ÖPNV

Mit Vorlage III/040/2018 soll der Tarifierhebung im ÖPNV ab dem 1. Januar 2019 zugestimmt werden.

Der vorliegende Bericht dient zur Erläuterung, warum diese Erhöhung notwendig ist und wofür die zusätzlichen Einnahmen zur Verbesserung des ÖPNV genutzt werden sollen.

Anlass

Im ÖPNV fehlt bislang eine alternative Finanzierungsmöglichkeit für die Kostensteigerungen im ÖPNV. Diese sind in Erlangen vor allem auf verbesserte Qualitätsstandards (z.B. Klimaanlage in Bussen), auf ein verbessertes Liniennetz (z.B. Einführung Buslinie 280), aber auch auf erhöhte Betriebskosten (z.B. Personalkosten) und Ausgleich der Inflation zurückzuführen.

Die steigenden Kosten können die ESTW folglich nur durch die jährlich vereinbarten Preiserhöhungen im Rahmen der sogenannten Atzelsberger Beschlüsse ausgleichen. Ohne diesen Ausgleich wären die ESTW bald nicht mehr in der Lage, das heutige Angebot zu halten oder, wie politisch und durch den Aufgabenträger gewünscht, auch auszubauen. Der

Kostendeckungsgrad im Erlanger Stadtverkehr liegt bei rund 70 %. Der Verlust betrug im Geschäftsjahr 2017 rund 5,9 Mio.€.

Die Verbesserungen, die bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzt wurden, kosten rund 350.000 €. Die aktuell zum Beschluss vorliegende Tarifierhöhung im Stadtgebiet Erlangen verbessert die Einnahmen um lediglich rund 260.000 €. Das heißt, die ESTW geben mehr Geld für Verbesserungen aus als durch die Tarifierhöhung zusätzlich eingenommen wird!

Verbesserungen im ÖPNV

Die auf Tarifierhebungen zurückzuführenden Mehreinnahmen wurden in den vergangenen Jahren von den ESTW u. a. für folgende Verbesserungen, basierend auf den Konzepten des Nahverkehrsplanes und Verkehrsentwicklungsplanes, verwendet:

- Einführung des Semesterticket und Sozialticket;
- Einrichtung der Buslinie 290 als direkte Verbindung des Knoblauchslandes in Nürnberg mit Tennenlohe und dem zukünftigen Siemens-Campus;
- Einrichtung der Buslinie 20 mit direkter Anbindung der naturwissenschaftlichen und technischen Fakultät der FAU;
- Verlängerung der Buslinie 280 über die neu gebaute Nikolaus-Fiebiger-Straße zur neuen Endhaltestelle Busbahnhof Buckenhof/Spardorf und damit Verknüpfung der regionalen Buslinien auf dem Ostkorridor mit dem Südgelände der FAU, den großen Arbeitgeber Framtome und Siemens sowie dem S-Bahn-Halt Paul-Gossen-Straße;
- Anschaffung von vier Erdgasbussen mit der neuesten Abgastechnologie im Jahr 2017, darunter erstmalig zwei Gelenkbusse;
- Bau einer eigenen Busspur auf dem Büchenbacher Damm im Jahr 2017;
- Umfassende Modernisierung von Buswartehäuschen in Erlangen;
- Umbau / Sanierung von Bushaltestellen (z.B. Paul-Gossen-Straße/Äußere Brucker Straße, Werner-von-Siemens-Straße, Mönaustraße, Sebastianstraße, Weisendorfer Straße)

In den Jahren 2018 und 2019 sind folgende weiteren umfassenden Verbesserungsmaßnahmen im ÖPNV vorgesehen:

- Beschaffung von 5 weiteren Erdgasbussen im Jahr 2018;
- Aufbau eines eigenen modernen und vollumfänglichen Betriebsleitsystems durch die ESTW in den kommenden zwei Jahren, welches den Kunden eine verbesserte Anschlusssicherheit und weitreichende Verbesserungen im Bereich der Fahrgastinformation bietet;
- Erneuerung und Ausbau der digitalen Fahrgastinformation (DFIS-Anzeigen) unter Berücksichtigung aller Buslinien (d.h. inkl. Regionalverkehr) an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet;
- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen gemäß § 8 PBefG und Prioritätenliste NVP (z.B. Kurt-Schumacher-Str., Äußere Brucker Str.)
- Anpassung von Bushaltestellen für den Einsatz von Gelenkbussen (z.B. Schorlachstraße);
- Erweiterung der Busbeschleunigung (auch für den Regionalverkehr);
- Verbessertes Marketing, z.B. Durchführung einer Attraktivitäts- und Charmeoffensive für den ÖPNV (z.B. Optimierung der Reinigungszyklen und verbesserte Informationen in den Vitrinen).

Weitere kurz- und mittelfristige Verbesserungsmaßnahmen sollen im Rahmen des Bundesförderprogrammes „Saubere Luft“ erfolgen. Nach Einreichung des zugehörigen Masterplanes durch die Stadt Nürnberg bis Ende Mai 2018 werden ESTW und Stadtverwaltung gemeinsam versuchen, die in den kommenden Jahren vorgesehenen Förderprogramme des Bundes für die Stadt Erlangen optimal zu nutzen (z.B. für die Beschaffung von Elektrobussen).

Auf aktuelle Veränderungen im ÖPNV zum nächsten Fahrplanwechsel wird außerdem in Vorlage 613/189/2018 sowie zu ergänzenden Möglichkeiten im Tarifsysteem in Vorlage VI/147/2018 eingegangen.

Folgerungen:

Das Busfahren ist innerhalb von Erlangen gegenüber anderen Städten weiterhin vergleichsweise günstig. Im Jahr 2017 lag Erlangen bundesweit bei den Einzelfahrkarten sowie beim JahresAbo im vorderen Viertel der günstigen Anbieter. Außerdem bieten die ESTW mit der Stadt den Berechtigten des ErlangenPass deutliche Vergünstigungen bei den Jahresabos, der Monatskarte und bei dem 4er-Ticket. Aus dem städtischen Haushalt wurden dafür rund 130.000 aufgewendet. Für diese Personengruppen werden, soweit der Stadtrat dies so beschließt, die Vergünstigungen weiter aufrechterhalten.

Mit Beschluss des UVPA am 15.09.2015 zum Plannetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplanes sowie dem Beschluss des Stadtrates vom 23.02.2017 zum Nahverkehrsplan Erlangen 2016 – 2021 wurden Verwaltung und ESTW beauftragt, weitere Verbesserungen im ÖPNV-Angebot auf dem Gebiet der Stadt Erlangen umzusetzen. Diese sollen schrittweise in den kommenden Jahren, in enger Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, umgesetzt werden.

Das dem Verkehrsentwicklungsplan zugrunde liegende Plannetz ging allerdings von einer Gesamtbetrachtung des Liniennetzes auf dem Stadtgebiet Erlangen aus. Alle darin vorgesehenen Veränderungen waren weitgehend leistungsneutral durch Umlegung bestehender Linien bzw. durch Vermeidung von Parallelverkehren zwischen Buslinien des Landkreises und den ESTW (außer aus Gründen der Kapazität) vorgesehen. Aufgrund mehrerer eigenwirtschaftlich betriebener Linienbündel im Regionalverkehr muss davon ausgegangen werden, dass die Möglichkeit für Änderungen der Linienführung im Regionalverkehr während der nächsten 10 Jahre nur noch sehr eingeschränkt möglich sein wird. Viele Verbesserungen im ÖPNV-Angebot seitens der ESTW erfolgen daher ausschließlich auf Initiative der ESTW bzw. des Aufgabenträgers Stadt Erlangen und müssen auch von diesen finanziert werden. Die angestrebte Kompensation von Betriebsleistungen ist daher voraussichtlich erst mittel- bis langfristig möglich.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 7

13/248/2018/1

**"Elektromobilität als Chance für Erlangen" und "80%-E-Bus-Förderung schnell für Erlangen nutzen"
Fraktionsanträge 164/2017 und 033/2018 der CSU-Fraktion**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Elektromobilität ist eine derzeit viel diskutierte Technologie, die in den vergangenen Monaten vor dem Hintergrund der Diskussion um Diesel-Skandale und Fahrverbote in Innenstädten noch einmal an Relevanz gewonnen hat. Verkehrspolitisch bietet sie grundsätzlich durch die Reduzierung von Emissionen (Lärm, CO₂-Ausstoß) eine Reihe von Vorteilen. Ziel der Stadt Erlangen ist es daher, die Elektromobilität verstärkt in der Stadt zu verankern.

Die Möglichkeiten der Elektromobilität sind aber aus verkehrsplanerischer und ökologischer Sicht nicht unbegrenzt. Die Förderung der Elektromobilität kann im Individualverkehr zwar zur Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen beitragen, der vom MIV ausgehende Flächenverbrauch (ruhender und fließender Verkehr) bleibt jedoch bestehen. Weiterhin ist Elektromobilität zwar nicht primär auf fossile Brennstoffe, aber vielmehr auf Strom und Metalle angewiesen. Im Vergleich mit anderen Verkehrsarten ist der CO₂-Fußabdruck der Elektromobilität daher immer noch relativ groß (Produktion von Fahrzeug und Batterie, Betrieb, Entsorgung) und der gesamtheitliche Klimaschutz-Effekt bei einer Stärkung des Radverkehrs sowie des ÖPNV deutlich höher. Insofern steht Elektromobilität zwar für „eine ökologische Modernisierung unserer Lebensweise“, aber eben auch für die Illusion, „dass wir an dieser festhalten können“ (sueddeutsche.de, 3. August 2017).

Die Lösung der Erlanger Verkehrsprobleme liegt daher nicht primär in der Förderung der Elektromobilität. Stattdessen setzt die Verwaltung gerade im Innenstadtbereich auf die Förderung des ÖPNV-, des Rad- und des Fußverkehrs.

Vor diesem Hintergrund bearbeitet und gestaltet die Stadt Erlangen in Zusammenarbeit mit den ESTW und Dritten Elektromobilität differenziert und zielgerichtet.

Verwiesen wird an dieser Stelle neben den folgenden Ausführungen auf die Beantwortung der Fraktionsanträge 049/2016 „Konzept zur kommunalen E-Mobilität“ (31/115/2016) und 083/2017 „Elektrobusse zur Verringerung der innenstädtischen Emissionen – Bundesförderungen nutzen“ (III/036/2017), deren Inhalte bereits einige Aspekte der vorliegenden Fraktionsanträge umfassten.

Die vorliegende Beschlussvorlage wurde – mit Ausnahme der Absätze unter „Busverkehr: Alternative Antriebsarten“ – im HFGA am 9. Mai 2018 behandelt und ausführlich diskutiert. Dabei ergaben sich jedoch insbesondere zur E-Bus-Förderung Nachfragen, zu denen nun aktuellste Informationen eingearbeitet wurden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ausbau der Ladeinfrastruktur in Erlangen

Derzeit gibt es in Erlangen insgesamt 26 Ladepunkte, von denen 17 ohne Beschränkung öffentlich zugänglich sind. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes stellt Elektromobilität ein eigenständiges Arbeitspaket dar. Dabei wurden vom Gutachter Fördermöglichkeiten des Freistaates und des Bundes recherchiert sowie die Entwicklung eines flächendeckenden Ladestationennetzes untersucht. Als Schwerpunkt für den maßvollen Ausbau der Ladeinfrastruktur sind Gegenden mit hohem Anteil an Geschosswohnungsbau (Bewohner, die

nicht über eigene Stellplätze verfügen) sowie die Innenstadt, hier insbesondere große Parkieranlagen (Besucher), im Gespräch.

Von Seiten der ESTW gibt es vor diesem Hintergrund konkrete Planungen für weitere Ladeeinrichtungen auf öffentlichem Grund, die in den Jahren 2018 und 2019 eingerichtet werden sollen. Vorgesehen sind derzeit die folgenden Standorte:

- Kath. Kirchengemeinde Heilig Kreuz (Ecke Fröbelstraße/Langfeldstraße)
- Freibad West
- Standort hinter dem Rathaus (Erweiterung der bestehenden E-Tankstelle)
- Allee am Röthelheimpark
- Großparkplatz
- E-Werk

Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum werden künftig unter Federführung der Abt. Verkehrsplanung Standortvorschläge erarbeitet und mit den Dienststellen 334, 610-3, 614, 63, 66 sowie den ESTW abgestimmt. Als Betreiber sollen die ESTW fungieren.

Die ESTW unterstützen aber auch private und gewerbliche Interessenten bei der Herstellung von Ladeinfrastruktur auf Privatgrund. In Zusammenarbeit mit dem Ladeverbund Franken+ bieten die ESTW Interessenten Unterstützung bei der Elektrifizierung von Parkieranlagen (einzelne Stellplätze ebenso wie z. B. Garagenhöfe) an, die tagsüber genutzt werden.

Die ESTW sind Mitglied im Ladeverbund Franken+, dem elftgrößten Ladeverbund Deutschlands mit derzeit über 50 Mitgliedern und 167 Ladestationen in ganz Nordbayern und dem südlichen Thüringen. Der Vorstand der Erlanger Stadtwerke AG, Wolfgang Geus, ist im Jahr 2018 der Vorsitzende des Ladeverbunds. Im Ladeverbund Franken+ ist die Elektro-Tankstelle hinter dem Erlanger Rathaus die Tankstelle mit der besten Auslastung (ca. 10 %).

Im Rahmen der regelmäßigen Gespräche zwischen Stadtverwaltung und Taxi Erlangen e. G: wurde das Thema Elektromobilität zuletzt im Februar 2018 erörtert. Von Seiten der Taxigenossenschaft gibt es Interesse, Elektrofahrzeuge einzusetzen. Die Stadtverwaltung unterstützt das Ansinnen grundsätzlich. Auch aus Sicht der ESTW ist eine Zusammenarbeit, beispielsweise durch die Projektierung von entsprechender Ladeinfrastruktur, denkbar. Ein vertiefender Abstimmungstermin zwischen ESTW, Abt. 613, Abt. 614 und den Taxiunternehmen ist vor der Sommerpause vorgesehen.

Die Stadtverwaltung verfügt derzeit über sieben Elektrofahrzeuge, ein achttes wurde aktuell am 27. April 2018 zugelassen. Daneben sind zehn Fahrzeuge mit Erdgasantrieb und zwei Hybrid-Fahrzeuge im Einsatz. Bei den ESTW gibt es sieben Elektrofahrzeuge und acht mit Erdgas betriebene Fahrzeuge. Die GEWOBAU verfügt über 5 Elektrofahrzeuge, alle Neuanschaffungen sind Elektrofahrzeuge.

Zuständig für die Neuanschaffung städtischer Dienstfahrzeuge ist der EB77. Er berät die Fachdienststellen bei der Auswahl und legt dabei großen Wert auf innovative Antriebstechnologien. Die Anforderungen an den städtischen Fuhrpark sind allerdings sehr vielfältig, die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs macht nicht in jedem Fall Sinn. Die Entscheidungen über Beschaffungen sind daher Einzelfallentscheidungen.

Im Jahr 2018 wird für die Stadt Erlangen durch Amt 11 ein Fuhrparkmanagement erarbeitet. Neben der Erhebung aller relevanten Informationen wird die bessere Auslastung der vorhandenen PKW angestrebt, weitere Mobilitäts-Optionen sollen geprüft werden. Die Stadt Nürnberg hat in den vergangenen Monaten eine umfangreiche Untersuchung zum Thema Fuhrparkmanagement angestellt, deren Ergebnisse inzwischen vorliegen. Ziel war es, Einsparpotential (finanziell und i. S. Emissionen) zu generieren. In der Nachbarschaftskonferenz der Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach am 16. März 2018 wurde vereinbart, dass im nächsten Schritt geklärt wird, inwiefern die Ergebnisse der Untersuchung auch für die anderen Städte relevant sind.

Aufgrund der Vielfalt der Anforderungen an den Fuhrpark sowie vor Abschluss des Fuhrparkmanagements und somit ohne vertiefte Informationen wird die Festlegung einer verbindlichen E-Fahrzeug-Quote ebenso wie ein Ladestellenkonzept für den städtischen Fuhrpark bzw. Fahrzeuge von städtischen Töchtern als nicht sinnvoll erachtet. Im Rahmen des Projekts Fuhrparkmanagement werden diese Fragen aber bearbeitet.

Busverkehr: Alternative Antriebsarten

Die ESTW hatten geplant, im Jahr 2019 die ersten zwei Elektrobusse zu beschaffen und in einen Probebetrieb zu nehmen (vgl. Vorlage III/039/2017). Zur Sicherung von Fördermitteln wurde dafür bereits Anfang 2017 ein Antrag auf Zuwendung für zwei Elektrobusse inklusive der dazugehörigen Ladeinfrastruktur aus dem Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gestellt. Ein Zuwendungsbescheid mit einer Förderquote von 40 % der Mehrkosten (Vergleich Anschaffungskosten Diesel- zu Elektrobus) liegt seit dem 31. Juli 2017 bei den ESTW vor. Vor der endgültigen Entscheidung über die Beschaffung der Fahrzeuge wollten die ESTW jedoch unter anderem erst noch prüfen bzw. abwarten, ob auch eine höhere Förderung beantragt werden kann und ob auch noch mehr renommierte Busersteller erste serienreife Fahrzeuge auf den Markt bringen.

Durch die jetzt im Rahmen des sogenannten „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 bis 2020“ am 15. März 2018 veröffentlichte Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit scheint nunmehr tatsächlich ein attraktiveres Förderprogramm vorzuliegen, für das Verkehrsunternehmen der öffentlichen Hand antragsberechtigt sind und das die ESTW jetzt weiter verfolgen wollen. Im Rahmen dieses Programms werden unter anderem rein batterieelektrisch betriebene Busse mit einer Quote von maximal 80 % und die dazu gehörige Ladeinfrastruktur mit maximal 40 % der Investitionsmehrkosten gegenüber dem konventionellen Dieselseinsatz gefördert.

Allerdings bestehen hier besondere Zuwendungsvoraussetzungen, die noch einige Vorarbeiten auf Seiten der ESTW erfordern. So ist dem Antrag unter anderem eine Projektskizze beizulegen, die neben der Anzahl der Busse, auch die Energieversorgung der Nebenaggregate, die Integration der Busse im Fuhrpark und deren beabsichtigten Einsatz, eine Quantifizierung der angestrebten Minderung an CO₂ und sonstigen Emissionen, eine Ressourcenplanung und Wirtschaftlichkeitsberechnung vorsieht. Zudem setzt die Förderung die Beschaffung von mindestens 6 Fahrzeugen voraus. Auch hier muss bereits eine Lieferzusage des Herstellers beigefügt werden.

Ziel der ESTW ist es daher, bis zum Ende der nächsten Antragsfrist am 30. April 2019 eine zu diesen Gesichtspunkten aussagefähige und damit erfolgsversprechende Projektskizze zu erarbeiten und einzureichen. Erste Gespräche mit Elektrobus-Herstellern und Projektanten von Elektrobus -Systemen wurden in diesem Zusammenhang bereits geführt.

Die ESTW erhoffen sich aus diesem Projekt dann auch neue Erkenntnisse zu dem anschließend angestrebten Ersatz des restlichen, derzeit aus modernen, ökologischen Diesel- und Erdgasbussen bestehenden Fuhrparks durch Elektrobusse oder alternative Antriebe nach Ende ihrer jeweils vorgesehenen Einsatzzeit. Eine frühzeitige Abschaffung aller konventionell betriebenen Busse ist jedoch aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll.

Von einem deutlich rascheren und zahlenstärkeren Einstieg in die Elektromobilität bei Bussen raten die ESTW derzeit immer noch ab. Aufgrund der Erfahrungen von anderen Verkehrsbetrieben und der hierzu aktuell teilweise sehr ernüchternden Berichterstattungen, der zu erwartenden technischen Weiterentwicklung der Elektrobusse und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur sowie der Preisreduktion aufgrund von zukünftig höheren Stückzahlen ist ein Einstieg und stufenweiser Ausbau der Elektromobilität aus Sicht der ESTW der beste Weg.

Wasserstoff

Die ESTW beobachten die Entwicklung auf dem Gebiet Wasserstoff schon seit geraumer Zeit, auch durch aktive Mitarbeit im Verein „Brennstoffzelle“. Der Wasserstoff kann eine echte Alternative zu den herkömmlichen Kraftstoffen, aber auch zu den batteriegespeisten Elektroantriebstechnologien sein. Forschung und Entwicklung schreiten voran, beispielsweise im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms (NIP) Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Allerdings ist die Technologie noch nicht serienreif. Erst im Dezember 2017 haben sich die ESTW mit der Bitte an das Ministerium gewandt, dass Brennstoffzellbusse mit Verweis auf das NIP im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft gefördert werden.

Das Berliner Unternehmen H2 Mobility wird in der Metropolregion Nürnberg in den kommenden Jahren fünf neue Wasserstofftankstellen errichten. Eine davon wird auf dem Siemens Campus Erlangen entstehen. Im Vorfeld hatten sich verschiedene Erlanger Akteure, darunter Siemens, Hydrogenious Technologies, die Stadt und die ESTW, zusammengefunden, um das Projekt voranzutreiben und gemeinsam dazu verpflichtet, vor Ort mindestens 15 Wasserstoff-Fahrzeuge anzuschaffen. Die Stadtwerke planen die Anschaffung von zwei Wasserstoff-PKW, die Stadt hat sich in einem letter of intent verpflichtet, ein Fahrzeug zu erwerben.

Kosbacher Brücke

Die Stadt-Umland-Bahn stellt eine räumlich effiziente als auch sozial- und umweltgerechte Form kollektiver E-Mobilität dar. Die Kosbacher Brücke ist eine von mehreren Varianten der Regnitzquerung der Stadt-Umland-Bahn, die im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens geprüft werden. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist die Kosbacher Brücke aus Zuschussgründen als reine ÖPNV-Brücke ohne Individualverkehrsnutzung geplant. Das GVFG-Programm sieht eine finanzielle Förderung derzeit nur für Strecken, auf denen die StUB auf eigenem Bahnkörper geführt wird, vor. Wenn MIV in Form von E-Fahrzeugen diese Brücke nutzen soll, ist zu klären, wer die Mehrkosten für den dann vermutlich wegfallenden Zuschuss in Millionenhöhe trägt.

Zudem ist zu erwarten, dass eine Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV zu unerwünschten Effekten beim Modal Split führt. Die Öffnung der Brücke macht die Nutzung des MIV so attraktiv, dass es zu einem Verlagerungseffekt vom Radverkehr auf den MIV kommt. Weiterhin verliert der ÖPNV – insbesondere natürlich die StUB – Reisezeitvorteile gegenüber dem MIV. Beide Verlagerungseffekte sind im Sinne der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans nicht erwünscht. Die Kosbacher Brücke für Elektrofahrzeuge freizugeben, wird daher abgelehnt.

Autonomes Fahren

Autonomes Fahren im S- und U-Bahn Verkehr wird bereits praktiziert. Im Busverkehr beginnt für das autonome Fahren derzeit die Erprobungsphase und es laufen erste Forschungsprojekte (z. B. Bad Birnbach, Sylt, Flensburg, Kanton Wallis). Derzeit wird der Einsatz autonomer Shuttle Busse vor allem als Chance zur Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum gesehen. Als weitere Einsatzfelder bieten sich die Feinerschließung in engen Kernbereichen, historischen Altstädten und Wohnquartiere sowie die Binnenschließung in Sondernutzungsgebieten wie Klinikgeländen, Gewerbeparks, weitläufigen Parkanlagen, Campusbereichen etc. an. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge umfassen zum jetzigen Zeitpunkt aber nur geringe Personenkapazitäten (ca. 8-12 Passagiere) und erreichen nur niedrige Geschwindigkeiten 10-20 km/h.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang insbesondere auf die 2020 zu erwartenden Ergebnisse des breitangelegten Forschungsprojekts RAMONA (Realisierung Automatisierter Mobilitätskonzepte im Öffentlichen Nahverkehr), welches unterstützt vom BMVI in Kooperation mit dem DLR, der TU München, der Hochschule Esslingen, dem VDV, den BVG sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin durchgeführt wird. Ziel des

Verbundvorhabens ist die Entwicklung und Demonstration flexibler und hochautomatisierter Mobilitäts- und Fahrzeugkonzepte im öffentlichen Personenverkehr in realer Umgebung sowie deren Evaluation mit Blick auf Sicherheit, Integration in das Verkehrsgeschehen, Nutzerakzeptanz und Nutzungspotenziale sowie der Gestaltung der Rahmenbedingungen.

Es ist davon auszugehen, dass ausreichende und verlässliche Forschungsergebnisse zum Einsatz autonomen Fahrens im Stadtbusverkehr erst innerhalb der kommenden fünf bis zehn Jahre vorliegen. Liegen diese Erfahrungen vor und werden die Rahmenbedingungen zum Einsatz autonomen Fahrens im Busverkehr festgelegt, kann über einen Einsatz im Erlanger Stadtgebiet oder Campus-Bereichen diskutiert werden.

Weitere Aktivitäten der Stadtverwaltung

Im Rahmen des Lenkungskreises „EnergieeffizientER“ werden unter Federführung des Amtes für Umweltschutz und Energiewende relevante Fragestellungen diskutiert. Der Lenkungskreis vereint seit dem Jahr 2001 Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Stadtgesellschaft und befasst sich mit Fragen des kommunalen Klimaschutzes bzw. der Energiewende. Der Oberbürgermeister hat die im Fraktionsantrag 164/2017 angesprochenen Fragestellungen im Rahmen der vergangenen Sitzung des Lenkungskreises angesprochen. Der Lenkungskreis wird sich in einer der nächsten Sitzungen mit operativen Fragen wie z.B. der Nachrüstung bestehender Parkieranlagen mit Lademöglichkeiten durch die ESTW (siehe oben) beschäftigen. Auch Elektro-Carsharing könnte perspektivisch ein Thema sein. Der Lenkungskreis sieht gegenwärtig aber keinen Bedarf, sich mit privaten oder unternehmerischen individuellen Ausbaustrategien zu beschäftigen. Die Einrichtung eines gesonderten Gremiums („Runder Tisch Elektromobilität“) erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sinnvoll.

Das erfolgreiche Konzept der „Langen Nacht der Wissenschaften“ basiert darauf, die Vielfalt der Wissenschaft in ihrer ganzen Bandbreite an einem Abend im Jahr für weite Teile der Bevölkerung erlebbar zu machen. Sie sollte aus Sicht der Verwaltung nicht – auch nicht im zweijährigen Rhythmus – auf ein einzelnes Forschungsgebiet verengt werden. Für einen aufwändigen „Tag der E-Mobilität“ gibt es in der Verwaltung darüber hinaus keine ausreichenden Ressourcen. Von privater Seite werden immer wieder derartige Veranstaltungen in Erlangen durchgeführt, zuletzt zum Beispiel der sogenannte E-Mobilitätstag am 14. April 2018 beim ATSV Erlangen, veranstaltet durch den Energiewendeverein ER(H), den AutoClubEuropa(ACE) und den Solarmobilverein Erlangen e.V.

Der Erlanger Tourismus- und Marketingverein (ETM) hat keinen direkten Einfluss auf die unternehmerische Entscheidung von Hoteliers, Ladestationen und E-Bikes für Gäste anzubieten. In Erlangen gibt es z. B. im Creativhotel Luise entsprechende Angebote. Der ETM ist aber gerne bereit, dafür zu werben und interessierten Unternehmen Kontakte zu Betrieben zu vermitteln, die solche zukunftsweisenden Maßnahmen bereits umgesetzt haben.

Die Partnerstadt Shenzhen wurde im Jahr 2009 von der Zentralregierung als eine Pilotstadt in Sachen E-Mobilität in China bestimmt. Maßgeblich für die Vorreiterrolle der Stadt ist dabei unter anderem die Tatsache, dass BYD, der weltweit größte Produzent aufladbarer Akkus und einer der führenden Hersteller von Elektrofahrzeugen, in Shenzhen ansässig ist.

Weltweit nimmt Shenzhen eine Pionierrolle ein. Im Dezember 2017 hat Shenzhen die Umstellung seiner kompletten Busflotte, die mehr als 16.000 Fahrzeuge umfasst, auf Elektrobusse abgeschlossen. Damit ist Shenzhen weltweit die erste Metropole, die bei ihrer Busflotte komplett auf Elektrofahrzeuge setzt. Auch die komplette Taxiflotte soll bis spätestens 2020 auf Elektroautos umgestellt werden, Hier sind mittlerweile knapp 2/3 der Fahrzeuge ausgetauscht.

Was Voraussetzungen und Realisierungsgeschwindigkeit angeht, sind Erlangen und Shenzhen nicht vergleichbar. Die Stadt Erlangen wird die Entwicklung in der Partnerstadt gemeinsam mit der IHK Nürnberg für Mittelfranken weiter beobachten.

In Frauenaaurach gibt es mit der Valeo Siemens eAutomotive Germany GmbH bereits ein Unternehmen, das sich der Weiterentwicklung elektrischer Antriebstechnologien widmet. Insgesamt steht der hohen Nachfrage nach Gewerbegrundstücken aber nur noch eine sehr geringe Anzahl verfügbarer Flächen gegenüber. Städtische Gewerbeflächen muss vorrangig den hohen Expansionsbedarf ortsansässiger Unternehmen befriedigen. Ob darüber hinaus die Ansiedlung großer neuer Unternehmen wie z. B. eine Fabrik für E-Busse / E-Fahrzeuge möglich sein wird, hängt von Umfang und Qualität neuer Gewerbeflächen sowie den Standortforderungen derartiger Unternehmen ab. Auf den Beschluss II/WA/007/2017 und die im Zuge dessen verabschiedeten Leitlinien zur Gewerbeentwicklung wird verwiesen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Gemeinsam mit den ESTW wird die Stadtverwaltung die Entwicklung der Elektromobilität weiter beobachten und vor dem Hintergrund der Stadtratsbeschlüsse differenziert und zielgerichtet Maßnahmen ergreifen, um die Technologie verstärkt in der Stadt zu verankern. Die Zusammenarbeit mit Dritten, insbesondere mit Arbeitgebern und Gewerbetreibenden, aber auch mit entsprechenden Forschungseinrichtungen, wird fortgesetzt.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann bittet die Verwaltung nochmals die Förderung für Pedelecs und Lastenfahrrädern zu prüfen.

Herr Stadtrat Helgert bittet die beiden Unterlagen „Förderprogramm Elektromobilität in München“ und „Lastenräder sind im Kommen“ diesem Tagesordnungspunkt beizufügen.

Die Verwaltung sagt beides zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag 164/2017 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.
Der Fraktionsantrag 033/2018 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 9 gegen 5

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann bittet die Verwaltung nochmals die Förderung für Pedelecs und Lastenfahrrädern zu prüfen.

Herr Stadtrat Helgert bittet die beiden Unterlagen „Förderprogramm Elektromobilität in München“ und „Lastenräder sind im Kommen“ diesem Tagesordnungspunkt beizufügen.

Die Verwaltung sagt beides zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Fraktionsantrag 164/2017 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.
Der Fraktionsantrag 033/2018 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 7 gegen 1

TOP 8

31/191/2018

Städtische Zuschüsse an die Erlanger Naturschutzverbände im Jahr 2018

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die vier Erlanger Naturschutzorganisationen Natur- und Umwelthilfe e.V.(NUH), Bund Naturschutz, Kreisgruppe Erlangen e.V. (BN), die Erlanger Kreisgruppe des Landesbund für Vogelschutz und die Naturschutzgemeinschaft Erlangen e.V.(NGE) haben wie im Vorjahr beantragt, im Jahr 2018 städt. Zuschüsse für ihre Naturschutzprojekte im Stadtgebiet zu erhalten (siehe Anlagen 1-4). Die vier Vereine haben die Verwendungsnachweise für die Zuschüsse des Jahres 2017 dem Umweltamt fristgerecht vorgelegt. Die Prüfung der Verwendungsnachweise hat ergeben, dass die städt. Mittel weitestgehend sachgerecht verwendet wurden. Beim Landesbund für Vogelschutz war eine Rückforderung eines Teilbetrages veranlasst.

Im Haushalt 2018 stehen insgesamt 40.900 EURO im Budget des Umweltamtes zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund werden seitens der Verwaltung für das lfd. Jahr folgende Zuschussvorschläge unterbreitet:

Natur - und Umwelthilfe e.V. -NUH- (Antrag vom 27.03.2018):

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

Pos. I Biotoppflegearbeiten auf einer Fläche von rd. 8 ha:

Die NUH pflegt und unterhält verschiedene Biotopflächen im Bereich des Stadtgebietes, darunter die Klingelweiher in Alterlangen, an der Pommernstraße, den Laubfroschweiher in Dechsendorf, mehrere Hangwiesen zwischen Frauenaarach und Kriegenbrunn, das sog. Stählin-Biotop am Langenaugraben, ein Feuchtbiotop in Bruck u.a.m. Den größten Anteil bei der alljährlichen Pflege haben Baumschneide- und Mäharbeiten.

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

- Baumschneide- und Mäharbeiten	4.000 €
- Werkzeuge und Arbeitsmaterialien (Neuanschaffungen/Reparatur)	900 €
- Erneuerung der Beschilderung am Alterlanger Biotop (Anregung des Umweltamtes)	500 €
- Betriebskosten/Rücklagen für das vereinseigene Fahrzeug	1.000 €
- Verwaltung, Telefon, Post, Papier	300 €
Zwischensumme 1:	6.700 €

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

Die Schaffung und Pflege von Nistplätzen ist neben der Biotop-Pflege ein weiterer Arbeitsschwerpunkt des Vereins. So unterhält die NUH im Stadtgebiet mehrere Vogelschutzstationen (z. B. in alten Trafohäusern) und betreut mehrere Kirchböden und Türme. Damit wird das Ziel verfolgt, unterschiedlichen Vogelarten geeignete Lebensräume und Brutplätze zu ermöglichen. Besonders die Schwalbennester in der Erlanger Altstadt im Gebiet um den Altstädter Kirchenplatz und den Theaterplatz erweisen sich als betreuungsintensiv. Die Nester müssen einzeln entfernt und von Schädlingen befreit werden, die ansonsten eine Gefahr für die Schwalbenbrut darstellen. Außerdem müssen die sog. Schmutzbretter regelmäßig gereinigt bzw. ersetzt werden, dies gilt auch für weniger sichtbare Nisthilfen, wie z.B. für den Wander- und Turmfalken.

Die hierzu übermittelte Kostenaufstellung beinhaltet

- Neuanschaffung/Ersatz von Nisthilfen und sog. Schmutzbretter :	400 €
- Futter für verunglückte Vögel:	200 €
- Anschaffung von Fachliteratur	150 €
- Beringung der Jungstörche mit Hubwagen und ggf. Horstschäden beseitigen (nach Absprache und Genehmigung durch die Regierung von Mittelfranken)	1.500 €
Zwischensumme 2:	2.250 €

Gesamt (1. & 2.) 8.950 €

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

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

Bund Naturschutz, Kreisgruppe Erlangen e.V. – BN - (Antrag vom 28.03.2018)

Der vorliegende Förderantrag beinhaltet auf dem Sektor des Arten- und Biotopschutzes die Weiterführung von Projekten der Flächenbetreuung auf überwiegend städtischen Grundstücken sowie Ausgaben für Veranstaltungen und Aktionen für die Erlanger Bevölkerung anbietet. Im Einzelnen hat der BN für das lfd. Jahr die nachstehend genannten Natur- und Umweltschutzprojekte benannt und beantragt, einen Förderbetrag in der genannten Maximalhöhe verwenden zu dürfen:

Biotop- und Artenschutz auf städtischen Flächen und Erhalt der Biodiversität:	bis 9.150 €
Garten in der Stadt	bis 250 €
Klimaschutz und Energie	bis 2.850 €
Umweltbildung	bis 800 €
Verbraucherschutz und gesunde Ernährung	bis 600 €
Verbraucherberatung	bis 1.500 €
Beantragter Gesamtzuschuss für das Jahr 2018:	15.150 €

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

Naturschutzgemeinschaft Erlangen –NGE- (Antrag vom 25.03.2018)

Auf dem Weihergrundstück an der Barthelmeßstraße befindet sich der begehbare Bereich in einem schlechten Zustand und muss dringend erneuert werden. Des Weiteren stehen die Renovierung sowie Anpassung eines Steges an den Grundwasserstand auf dem Arbeitsprogramm des Vereins. Die Schauterrarien sollen eine winterfeste Abdeckung erhalten. In diesem Jahr soll das Weihergrundstück zudem an die Kanalisation angeschlossen werden.

Der Verein betreut des Weiteren seit vielen Jahren die Amphibienwanderungen an den sog. Lobersweihern bei Steudach. Die dortige Verbindungsstraße nach Neuses wurde während der typischen Amphibienwanderzeiten im März / April eines Jahres bisher während der Nachtzeit für den Verkehr durch eine Schranke gesperrt, um die Amphibien gefahrlos absammeln und zu ihren Laichgewässern bringen zu können. Dies hat in der Vergangenheit einen sehr hohen Personalaufwand im Umweltamt, im Straßenverkehrsamt und bei den unmittelbar Beteiligten erfordert. Der Verein plant daher mittelfristig die Installation eines dauerhaften **Amphibienleitsystems**; hierfür werden Gesamtkosten in Höhe von mind. 30.000 EURO veranschlagt. Die Projektfinanzierung ist von Vereinsseite her auf mehrere Jahre ausgelegt und basiert auf einer seit dem Jahr 2016 begonnenen Rücklagenbildung. Der Vorstand hat beantragt, vom städt. Zuschuss wiederum einen Betrag in Höhe von 5.000 EURO der Rücklage zuführen zu

dürfen.

Wie in den Vorjahren beantragt der Verein des Weiteren die Bezuschussung der Personalstelle für eine pädagogische Kraft mit einem Anteil in Höhe von 3.000 EURO; die Kraft führt die zahlreichen Schulklassenführungen auf dem Weihergrundstück durch. Das Angebot wird durch die Öffentlichkeit durchwegs positiv bewertet; das Umweltamt vertritt die Auffassung, dass der Verein damit einen wichtigen Beitrag zu einer familien- und kinderfreundlichen Stadt leistet.

Insgesamt werden für das Weihergrundstück, die Landschaftspflegemaßnahmen und für die Personalstelle 14.250 EURO beantragt; aus Sicht der Verwaltung sollten im lfd. Jahr für die nachstehend genannten Projekte folgende Beträge in Anrechnung gebracht werden können:

Erstellung eines Amphibienleitsystems (Rücklagenbildung)	bis 5.000 EURO
Sanierungsarbeiten auf dem Weihergrundstück	bis 7.050 EURO
Aufwendungen f. landschaftspflegerische Maßnahmen +Gemeinkosten	bis 1.250 EURO
Zuschuss für die Personalkostenaufwendungen für Führungen	bis 3.000 EURO

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

Landesbund für Vogelschutz, Kreisgruppe Erlangen (Antrag vom 26.04.2018)

Die örtliche Kreisgruppe des LBV hat mit dem sich in der Anlage befindlichen Schreiben einen Zuschuss in Höhe von 10.500 EURO beantragt. Die ehrenamtlich tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter planen auch 2018 zahlreiche naturkundliche Führungen im Bereich des Erlanger Stadtgebietes, u.a. im Rahmen der bayernweiten BayernTourNatur-Aktion sowie bei der „Rädli“, und dem Büchenbacher „Holzweg-Aktionstag“ im Juni 2018.

Das seit rd. 10 Jahren laufende Gebäudebrüterprojekt und der hierfür geschaffene Internetauftritt sollen auch im lfd. Jahr weitergeführt und die Zusammenarbeit mit dem Botanischen Garten weitergeführt werden.

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

Zu den weiteren Projekten wird auf den sich in der Anlage befindlichen Antrag verwiesen. Die Verwaltung schlägt hierfür insgesamt die **Förderung in einer Gesamthöhe von 10.000 €** vor.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auszahlung der Mittel gegen Vorlage von Verwendungsnachweisen bis zum 30.03.2019.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	40.900 €	bei Sachkonto: 530101
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Dees soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Dr. Dees bittet die Verwaltung die unterschiedlichen Zuschüsse an die Naturschutzverbände zu klären und diesen Tagesordnungspunkt in den nächsten UVPA zu vertagen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Dees soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Dr. Dees bittet die Verwaltung die unterschiedlichen Zuschüsse an die Naturschutzverbände zu klären und diesen Tagesordnungspunkt in den nächsten UVPA zu vertagen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 9

III/041/2018

Vorstellung und Prüfung der Mitfahrer-App der VAG; Fraktionsantrag Nr. 039/2018 der SPD und Grünen Liste

Die VAG bietet seit Januar eine kostenlose App an, die es den Nutzern ermöglicht kostenfreie Mitfahrgelegenheiten anzubieten oder kostenfrei bei anderen Nutzern mitzufahren.

Die App wurde den Partner im VGN vorgestellt und soll nun einige Monate erprobt werden. Nach der Erprobungsphase (Beta) und der Präsentation der Ergebnisse entscheiden alle Partner im VGN über die weitere Anbietung der App.

Aktuell kann die App im gesamten Verbundraum des VGN – und damit auch im Stadtgebiet Erlangen – genutzt werden. Bisher ist die Anzahl der Vermittlungen jedoch sehr gering. Ebenso die Anzahl der Fahrkartenverkäufe fällt noch sehr gering aus. Sofern keine Vermittlung zustande kommt, wird dem Nutzer der Onlineshop angeboten. Innerhalb der laufenden Betaphase werden noch einige Updates folgen, sodass sich die Vermittlungen steigern könnten. Da die App von der VAG betrieben wird, erfolgt bislang eine Bewerbung der App auch ausschließlich durch die VAG (hauptsächlich online / Social Media).

Einschätzung der ESTW:

Zeigt sich nach der Bewährungsprobe der VAG Mitfahrer-App eine positive Resonanz werden auch die ESTW für die App Werbung machen. Die Zukunft der App hängt dabei von den Verkaufszahlen und der Nutzerintensität ab.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 039/2018 der SPD und Grünen Liste vom 13. März 2018 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 039/2018 der SPD und Grünen Liste vom 13. März 2018 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 10

III/040/2018/1

Anhebung der VGN-Tarife 2019 für die Tarifstufe C in Erlangen

1. Hintergrund

Der Aufsichtsrat der ESTW AG hat der Tarifierhebung ab 1. Januar 2019, verbundweit um 2,78 % in der Tarifstufe C um 2,72 %, wie im Sachbericht beschrieben, zugestimmt. Geringfügigen Änderungen gegenüber der im Sachbericht beschriebenen Anhebung, insbesondere in den nicht für Erlangen zutreffenden Tarifstufen, darf der Vorstand der ESTW AG im eigenen

Ermessen zustimmen.

Der Aufsichtsrat hat den Vorstand als Vertreter der Erlanger Stadtwerke AG in der Gesellschafterversammlung der ESTW Stadtverkehr GmbH bevollmächtigt der Tarifierhebung zuzustimmen.

Die Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung des VGN erfolgt am 5. Juli 2018.

Der Geschäftsführer der ESTW Stadtverkehr GmbH wird dann ein zustimmendes Votum abgeben.

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

Das Defizit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH beläuft sich im Jahr 2017 auf voraussichtlich rund 5,8 Mio. € vor Steuern. Der Kostendeckungsgrad, d. h. das Verhältnis von Erträgen (im Wesentlichen die Ticketverkäufe) und den Aufwendungen (im Wesentlichen die Verkehrsleistung) beträgt somit 70 %.

Grundlage für die Tarifierhebung 2019 bildet der VGN-Warenkorb, nachdem eine durchschnittliche Kostensteigerung der Verbundunternehmen von 2018 auf 2019 mit 2,57 % errechnet

wurde. Auf diesen Preisanpassungsindex erfolgt ein Zuschlag von 0,5 % gemäß des Beschlusses zur Neuregelung des Zuschlags für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste aus Verbundraumerweiterungen.

In den Gremien des VGN wurde vereinbart die Tarifierhebung 2019 unterhalb des ermittelten Warenkorb-Preisindex von 3,07% anzusetzen. Der durchschnittliche Erhebungssatz im VGN liegt daher um 0,29% unter dem Index bei 2,78%.

In der Gesellschafterversammlung des VGN am 17. April 2018 wurde die Tarifierhebung 2019 behandelt und ein Richtungsbeschluss getroffen. Danach wurde der Vorschlag zur Tarifierhebung am 8. Mai 2018 dem Grundvertragsausschuss vorgelegt.

2. Regularien zur Preisfindung

Die Preisfindung für jede einzelne Fahrausweisart folgt einem festen Verfahren: Zur Erreichung des verbundweiten Erhebungsfaktors sind in einem ersten Schritt die Stückzahlen der Fahrausweise in den einzelnen Tarifbereichen zu berücksichtigen. Für die Tarifstufe C, die in

Erlangen bzw. der Tarifzone 400 Gültigkeit hat, ergibt sich eine durchschnittliche Erhöhung von 2,72 % für 2019.

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

3. Preisliche Auswirkungen im Stadtverkehr Erlangen

Der Preis der **Einzelfahrkarte** für Erwachsene steigt von 2,30 € auf 2,40 €. Der Preis der **Einzelfahrt Kind** bleibt stabil bei 1,20 € und wird in 2019 nicht angehoben.

Der Preis des **TagesTicket Solo** erhöht sich um 10 Cent auf 4,80 €. Das **TagesTicket Plus** wird um 20 Cent angehoben und kostet künftig 7,80 €.

Die Preise für das Erlanger **4er Ticket für Erwachsene** und der Preis für das **4er Ticket für Kinder** werden lediglich jeweils um 10 Cent angehoben. Der Rabatt gegenüber vier Einzelfahrten beträgt dann bei Erwachsenen 1,40 € und bei Kindern 70 Cent. Damit werden die 4er Tickets unterdurchschnittlich angehoben und bleiben somit preislich sehr attraktiv.

Die **MobiCard ,7 Tage‘** verteuert sich um 30 Cent auf 17,80 €. Der Preis der **MobiCard ,31 Tage rund um die Uhr‘** steigt um 1,20 € auf 60,70 €.

Die **MobiCard ,9 Uhr‘** kostet 2019 dann 49,50 € und damit 1,00 € mehr.

Der Preis der **Solo 31** steigt um 1,30€ auf 54,40 €. Die **Monatswertmarken Schüler/Azubi** werden um 1,20 € auf 41,10 € angehoben. Die **Wochenwertmarken Schüler/Azubi** kosten 2019 13,70 € und damit 40 Cent mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung im Schülertarif beträgt damit 3,01 %.

Das beliebte **JahresAbo** erhöht sich um 80 Cent bzw. 1,97 % auf 41,50 € pro Monat. Auch die Erhöhungen für das **Abo 3** auf 51,30 € (+1,99 %), das **Abo 6** auf 48,40 € (+1,89 %) und das **JahresAbo Plus** auf 45,70 € (+2,47 %) bleiben unter der durchschnittlichen Erhöhung von 2,72 %. Die Erhöhung der Einzelfahrkarte zusammen mit der unterdurchschnittlichen Erhöhung aller Zeitkarten in der Preisstufe C um 2,26 % bewirkt einen stärkeren Rabattvorteil für die regelmäßigen Nutzer des ÖPNV.

Der Preis des **Bergkirchweih tickets** beträgt künftig 17,40 € und steigt damit um 50 Cent. In der Anlage sind die o.g. Tarife, aber auch alle anderen verbundweiten Tarife für 2019 dargestellt.

4. Weiteres Vorgehen

Nach der Behandlung der Anhebung der im Stadtverkehr Erlangen gültigen VGN-Tarife für 2019 im UVPA und im Stadtrat findet die Beschlussfassung im Grundvertragsausschuss des VGN und die Stimmabgabe des Vertreters des Stadtrats am 26. Juli 2018 statt

Die Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung des VGN erfolgt am 5. Juli 2018.

Der Geschäftsführer der ESTW Stadtverkehr GmbH wird dann ein zustimmendes Votum abgeben.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Vertreter der Stadt Erlangen, Herr berufsmäßiger Stadtrat Josef Weber wird bevollmächtigt, der Tarifierhöhung im Grundvertragsausschuss des VGN am 26. Juli 2018 zuzustimmen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 12 gegen 2

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Vertreter der Stadt Erlangen, Herr berufsmäßiger Stadtrat Josef Weber wird bevollmächtigt, der Tarifierhöhung im Grundvertragsausschuss des VGN am 26. Juli 2018 zuzustimmen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 7 gegen 1

TOP 11

VI/151/2018

**Ersatz der bisher von der Linie 201 gefahrenen Fahrten durch Busse der ESTW;
Antrag 074/2018 der FWG**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wird die Leistung der Regionalbuslinie 201 durch den Landkreis Erlangen-Höchstadt neu vergeben. Im Rahmen dieser Vergabe wurde auch der neue Fahrplan festgelegt, welcher von der Regierung von Mittelfranken genehmigt wurde.

Dadurch wird die Anbindung von Frauenaarach mit der Linie 201 wegfallen. Dies stellt in den Ortsteilen Frauenaarach, Kriegenbrunn und Neuses eine weitere Verschlechterung dar.

Daher stellt die Freie Wählergemeinschaft den Antrag, dass ein Ersatz der bisher von der Linie 201 gefahrenen Fahrten in gleichem Umfang durch Busse der ESTW erfolgen soll.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die ESTW haben sich bereits intensiv mit den anstehenden Änderungen der Buslinien des Landkreises Erlangen-Höchstadt (ERH) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 beschäftigt. Zum genannten Zeitpunkt betrifft dies die Linie 201 im Bereich Frauenaarach sowie die Linie 205 im Bereich Dechsendorf.

Zu den genannten Linienänderungen des Landkreises ERH sowie zur geplanten Kompensierung durch die ESTW wurde bereits im UVPA am 15. Mai 2018 im Rahmen einer Mitteilung zur Kenntnis (MzK) umfassend informiert. Die MzK ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Um den Wegfall der Linie 201 zu kompensieren werden die ESTW ab Dezember 2018 den Takt der Linie 281 von Montag bis Samstag auf einen 30-Minuten-Takt sowie am Sonntag auf einen 60-Minuten-Takt anpassen. Somit wird zukünftig weiterhin der Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen (2016-2021) vollumfänglich erfüllt.

Ob darüber hinaus ein Ersatz der Linie 201 zukünftig nötig ist, wurde bereits anhand durchgeführter Fahrgastzählungen geprüft. Im Ergebnis liegt derzeit keine Nachfrage bei den Fahrten der Linie 201 im Bereich Frauenaaurach vor. Daher werden die ESTW die Fahrten der Linie 201 zukünftig nicht zusätzlich ersetzen. Der Ausgleich erfolgt durch die genannte Takterhöhung und -vereinheitlichung der Linie 281.

Darüber hinaus wurde auch die im Stadtratsantrag erwähnte Problematik mit den Schul- und Hortkindern geprüft, die von Neuses nach Frauenaaurach in die Schule gehen. Nach Rücksprache mit der zuständigen Schule liegt aktuell und auch zukünftig kein Bedarf über eine Busverbindung von Neuses nach Frauenaaurach bzw. umgekehrt vor. Die Schulkinder werden schon heute mit Kleinbussen befördert, die über die Schule organisiert werden.

Für Schulkinder die zwischen Frauenaaurach und Herzogenaaurach pendeln, bestehen weiterhin Busverbindungen. Im Fahrplan der Linie 201 des Landkreises ERH sind weiterhin folgende Schulfahrten (Montag-Freitag) enthalten, die über Frauenaaurach verkehren:

Von Erlangen nach Frauenaaurach – Herzogenaaurach

Abfahrt Brückenstraße: 07:32 Uhr

Abfahrt Brückenstraße: 07:44 Uhr

Herzogenaaurach – Frauenaaurach weiter nach Erlangen

Abfahrt Brückenstraße 13:44 Uhr

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Moll soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Dr. Moll bittet die Verwaltung diesen Tagesordnungspunkt in die Ortsbeiratssitzung Frauenaarach am 27.06.2018 einzubringen und anschließend im UVPA Juli zu behandeln. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Moll soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Dr. Moll bittet die Verwaltung diesen Tagesordnungspunkt in die Ortsbeiratssitzung Frauenaarach am 27.06.2018 einzubringen und anschließend im UVPA Juli zu behandeln. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

vertagt

TOP 12

PET/020/2018

**Städtebauliche Entwicklung Großparkplatz;
Anträge in der Sitzung des Stadtteilbeirates Innenstadt vom 14.03.2018**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Sitzung des Stadtteilbeirates Innenstadt vom 14.03.2018 wurden einstimmig folgende Anträge (vgl. Anlage) gestellt:

- a) **TOP 4.1 - „Der Stadtteilbeirat beantragt die Erstellung einer Übersicht über die bisherigen Planungen und Nutzungsideen der Vergangenheit. Dieser Überblick soll den BürgerInnen schließlich zugänglich gemacht werden.“**
- b) **TOP 4.2 - „Der Stadtteilbeirat beantragt die Bearbeitung eines Konzeptes, auf welche Weise Bürgerbeteiligung bei der Gestaltung des Großparkplatzes sinnvoll stattfinden kann und bittet um Aufstellung eines Zeitplanes für diese Bürgerbeteiligung.“**

Die Anträge des Stadtteilbeirates Innenstadt werden vom Oberbürgermeister in den Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss eingebracht.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die vorhandenen Studien, Konzepte und Planungen der Vergangenheit rund um den Großparkplatz werden im Rahmen einer Ausstellung vom 24.07. – 09.08.2018 im Rathausfoyer ausgestellt.

Die Ausstellung wird am Dienstag, den 24.07.2018 um 16.00 Uhr durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Janik eröffnet.

Im Nachgang der Ausstellung erarbeitet die Verwaltung ein Konzept „Bürgerbeteiligung zur Gestaltung des Großparkplatzes“ und berichtet hierüber im Herbst/Winter 2018 dem Ausschuss.

Die erforderlichen weiteren Haushaltsmittel sind bei Bedarf zur Verfügung zu stellen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind in Höhe von 30.000 € vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 618090, 51100010, 543222
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Höppel bittet die Verwaltung um Unterlagen der Eigentumsverhältnisse der Flächen des Großparkplatzes im UVPA Juli. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept „Bürgerbeteiligung zur Gestaltung des Großparkplatzes“ zu erarbeiten.
2. Der Antrag des Oberbürgermeisters (Antrag des Stadtteilbeirates Innenstadt - TOP 4.1 vom 14.03.2018 ist damit abschließend bearbeitet.
3. Der Antrag des Oberbürgermeisters (Antrag des Stadtteilbeirates Innenstadt - TOP 4.2 vom 14.03.2018 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Höppel bittet die Verwaltung um Unterlagen der Eigentumsverhältnisse der Flächen des Großparkplatzes im UVPA Juli. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept „Bürgerbeteiligung zur Gestaltung des Großparkplatzes“ zu erarbeiten.
2. Der Antrag des Oberbürgermeisters (Antrag des Stadtteilbeirates Innenstadt - TOP 4.1 vom 14.03.2018 ist damit abschließend bearbeitet.
3. Der Antrag des Oberbürgermeisters (Antrag des Stadtteilbeirates Innenstadt - TOP 4.2 vom 14.03.2018 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 13

610.3/055/2018

Mittelerhöhung für das Kommunale Fassadenprogramm der Stadt Erlangen (2018)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Jahr 2018 konnten bisher für sechs Maßnahmen Modernisierungsvereinbarungen geschlossen werden (Engelstraße 4, Holzgartenstraße 3, Kuttlerstraße 8, Raumerstraße 3, Schillerstraße 2 und Theaterstraße 6). Die Förderhöhe bewegt sich zwischen 5.500,- € und 15.500,- € pro Objekt, insgesamt 79.700,- €.

Die für das Jahr 2018 zur Verfügung stehenden Fördermittel in Höhe von 80.000,- € sind damit bis auf 300,- € ausgeschöpft.

Für das laufende Jahr 2018 sollen deswegen weitere 40.000,- € zur Verfügung gestellt werden, um aktuell beantragte (bisher 5) Fassadensanierungen finanziell unterstützen zu können.

Das Kommunale Fassadenprogramm der Stadt Erlangen wird durch das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm II, Soziale Stadt unterstützt. Auch bei der Mittelerhöhung beträgt der städtische Anteil 40 Prozent (16.000,- €), der Städtebauförderungsanteil Bund/Land 60 Prozent (24.000,- €).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Eigentümerinnen und Eigentümer in den Erlanger Sanierungsgebieten „Nördliche Altstadt“ und „Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz“ sollen zur Mitwirkung am städtebaulichen Erneuerungsprozess gewonnen werden, z. B. durch Informationen und

Unterstützung hinsichtlich der Inanspruchnahme von öffentlichen Fördermitteln sowie durch Beratung zur fachgerechten bzw. denkmalgerechten Sanierung.

Gefördert werden insbesondere Fassadeninstandsetzungen, die zur Beseitigung von städtebaulichen und gestalterischen Missständen beitragen, insbesondere

- der Rückbau von Fassaden unter Verwendung von altstadttypischen Gestaltungselementen,
- gestalterische und bauliche Verbesserungen von Innenhöfen durch Entkernung, Balkonanbauten und Begrünungsmaßnahmen, die zu einer Verbesserung der Wohnsituation führen

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden im Deckungsring Amt 61 und bestehende Verpflichtungsermächtigung
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Haushaltsansatz für das Kommunale Fassadenprogramm im Jahr 2018 ist ausgeschöpft.

Für das laufende Jahr 2018 sollen deshalb weitere 40.000,- € für Modernisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Haushaltsansatz für das Kommunale Fassadenprogramm im Jahr 2018 ist ausgeschöpft.

Für das laufende Jahr 2018 sollen deshalb weitere 40.000,- € für Modernisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 14

610.3/053/2018

Verschönerung Herdegenplatz Frauenaarach, SPD-Fraktionsantrag 051/2018

Ausgangssituation:

Aus der Bevölkerung kam der Wunsch nach einer Aufwertung des Herdegenplatzes in Frauenaarach mit dem Ziel die Ortsmitte zu stärken. Vorgeschlagen wurden z.B. eine alternative Anordnung der Parkplätze sowie mehr Begrünung. Hierbei sollten auch die städtischen Grünflächen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Kirchweih einbezogen werden.

Weiteres Vorgehen:

Die Verwaltung eruiert in einer der nächsten Sitzungen des Ortsteilbeirats, ob der Wunsch nach Verschönerung des Herdegenplatzes besteht.

Sollte dies der Fall sein wird die Verwaltung ein externes Büro mit der Durchführung eines Bürgerworkshops und der Erstellung einer Konzeptstudie beauftragen.

Die Planungen und der Mittelbedarf werden dann zur weiteren Beratung in den Ortsbeirat und den Stadtrat eingebracht.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	15.000,- €	bei Sachkonto: für die Beauftragung eines externen Büros
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 543222/610.3 90/51100010
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung eruiert in einer der nächsten Sitzungen des Ortsbeirates, ob der Wunsch nach Verschönerung des Herdegenplatzes besteht. Sollte dies der Fall sein, wird die Verwaltung ein externes Büro mit der Durchführung eines Bürgerworkshops und der Erstellung einer Konzeptstudie inklusive Kostenschätzung beauftragen. Das Ergebnis wird in den Ortsbeirat und den Stadtrat eingebracht.

Der Fraktionsantrag der SPD Fraktion „Verschönerung des Herdegenplatzes“ 051/2018 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung eruiert in einer der nächsten Sitzungen des Ortsbeirates, ob der Wunsch nach Verschönerung des Herdegenplatzes besteht. Sollte dies der Fall sein, wird die Verwaltung ein externes Büro mit der Durchführung eines Bürgerworkshops und der Erstellung einer Konzeptstudie inklusive Kostenschätzung beauftragen. Das Ergebnis wird in den Ortsbeirat und den Stadtrat eingebracht.

Der Fraktionsantrag der SPD Fraktion „Verschönerung des Herdegenplatzes“ 051/2018 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 15

613/178/2018

**Berichts Antrag - Ampelschaltungen und 30 km/h-Bereiche
FDP-Fraktionsantrag Nr. 026/2018 vom 05.02.2018**

Mit dem FDP-Fraktionsantrag 026/2018 wurden mehrere Fragen an die Verwaltung hinsichtlich der Lichtsignalanlagen und Tempo-30-Zonen im Erlanger Stadtgebiet gestellt, welche nachfolgend beantwortet werden:

In wie weit sind die Lichtsignalanlagen optimiert?

Eine laufende Qualitätssicherung wird an allen Lichtsignalanlagen durchgeführt. Die evtl. nötigen verkehrlichen Anpassungen und mögliche weitere Optimierungen an den Steuerungen werden sukzessive als laufendes Geschäft der Verwaltung sowie bei entsprechenden Hinweisen / Anfragen / Beschwerden aus der Bevölkerung (entsprechend der zur Verfügung stehenden

finanziellen und personellen Ressourcen) durchgeführt. Die Verwaltung weist darauf hin, dass Staus und längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr innerhalb der absoluten Spitzenverkehrszeiten trotz aller Optimierungen auch in Zukunft unvermeidbar sein werden.

Können weitere „Grüne Wellen“ (Koordinierungen) eingerichtet werden?

Entlang aller Hauptverkehrsstraßen wären durchgehende "Grüne Wellen" wünschenswert. Ob jedoch eine Koordinierung geschaltet werden kann, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Beispiele dafür sind:

- die Knotenabstände
- die Umlaufzeit der Signalprogramme aller Anlagen in der Koordinierung
- die Signalphasen der Signalprogramme aller Anlagen in der Koordinierung
- der Auslastungsgrad aller Anlagen in der Koordinierung
- die Verkehrsmengen des Querverkehrs
- die Wellengeschwindigkeiten
- die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs
- die Belange der Radfahrer
- die Belange der Fußgänger.

Es müssen also eine Vielzahl von Rahmenbedingungen für eine gelungene Pulkbildung und damit für eine gelungene "Grüne Welle" erfüllt sein. Laut den Regelwerken gilt hier der Leitsatz: "Besser keine Grüne Welle als eine schlechte Grüne Welle".

Trotz dieser Komplexität ist die Verwaltung immer bemüht, entsprechende Koordinierungen einzurichten.

Warum sind die Ampeln nicht aufeinander abgestimmt?

(am Beispiel der drei hintereinanderliegenden Anlagen Südkreuzung – Gebbertstraße – Breslauer Straße):

Die Verwaltung kann die Situation (oftmals schlechte Koordinierung des MIV in stadteinwärtiger Richtung von der Südkreuzung kommend in Richtung Gebbertstraße) bestätigen. Diese resultiert aus einer sicherheitsrelevanten Anpassung der Steuerung der LSA Gebbertstraße / Nürnberger Straße im Jahre 2013. Die bis zum Jahre 2013 zusätzlich vorhandene großzügige Koordinierung hatte den negativen Nebeneffekt, dass aufgrund der seltenen und kurzen Freigabe der östlichen Fußgängerfurt die Zeit für eine vollständige Querung der Gebbertstraße häufig über 2 (!) Minuten betrug. Teilweise war die Furt dann zusätzlich noch von zurückstauenden Fahrzeugen belegt und Fußgänger bzw. Radfahrer konnten auch bei Grün nicht queren. Dies wurde verständlicherweise (auch aufgrund der kurzen Furtlänge) von vielen Fußgängern und Radfahrern nicht akzeptiert und es kam zu häufigen Rotlichtverstößen und damit zu gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr.

Mit der neuen Schaltung wurde durch den Austausch von Meldungen zwischen den Anlagen trotzdem versucht, eine Koordinierung einzurichten. Diese kann allerdings aufgrund möglicher Eingriffe durch Busse nicht in allen Umläufen an allen Anlagen - und folglich auch nicht für alle von der Südkreuzung kommenden Fahrtrichtungen - gewährleistet werden. Somit kommt es leider immer wieder zu den beobachteten völlig unkoordinierten Situationen. Die Verkehrssicherheit hat jedoch immer Priorität vor der Qualität des Verkehrsablaufs. Daher müssen diese Behinderungen zu Gunsten der Grünzeiten für die querenden Fußgänger / Radfahrer in Kauf genommen werden.

Wie viele Lichtsignalanlagen werden nachts abgeschaltet?

In Erlangen werden von den 143 Anlagen 113 Anlagen nachts ausgeschaltet. Dabei werden je nach Bedarf folgende unterschiedliche Ausschaltzeiten geschaltet:

- Abschaltung 19 Uhr:	1 Anlage
- Abschaltung 20 Uhr:	11 Anlagen
	48 Fußgänger-Anlagen
- Abschaltung 22 Uhr:	43 Anlagen
- Abschaltung 01 Uhr:	10 Anlagen
<u>Summe Abschaltung:</u>	<u>113 Anlagen</u>
- keine Abschaltung:	30 Anlagen

Sind weitere Abschaltungen möglich?

Die Regelungen zur Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen sind in der StVO festgelegt. Neben der StVO sind weiterhin die RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) als "anerkannte Regeln der Technik" verbindlich anzuwenden. Nach diesen Regelwerken ist es so, dass eine Nachtabschaltung in Deutschland aus Gründen der Verkehrssicherheit generell nur in begründeten Fällen und nach erfolgter Prüfung erlaubt ist (siehe Auszüge aus StVO und RiLSA siehe unten). In Erlangen wird dies so praktiziert. Auch die Polizei meldet immer wieder, dass mit Nachtabschaltungen relativ schlechte Erfahrungen gemacht werden, da einige Örtlichkeiten in der Vergangenheit plötzlich zu Unfallhäufungsstellen wurden. Eine Lichtsignalanlage wird nicht ohne Grund errichtet und sollte dann auch in Betrieb sein. Zudem werden - wie in der oben aufgeführten Auflistung ersichtlich - bereits fast alle Anlagen nachts abgeschaltet.

Auszug VwV-StVO zu §37:

„Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist. Solange die Lichtzeichenanlagen, die nicht nur ausnahmsweise in Betrieb sind, nachts abgeschaltet sind, soll in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten gelbes Blinklicht gegeben werden. Darüber hinaus kann es sich empfehlen, negative Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 und 206) von innen zu beleuchten.“

Auszug RiLSA, Kapitel 7.3.1 Betriebszustände: „Lichtsignalanlagen sollten ununterbrochen (Tag und Nacht) in Betrieb gehalten werden. Hiervon kann abgewichen werden, wenn der Grund, der zur Errichtung der Lichtsignalanlage führte, während bestimmter Zeiten entfällt und wenn vorher eingehend geprüft wurde, dass auch bei abgeschalteter Lichtsignalanlage ein sicherer Verkehrsablauf möglich ist bzw. durch das Abschalten keine anderen Gefahren entstehen. Das Abschalten kann die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen. Dies trifft besonders zu für Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Die entstehenden volkswirtschaftlichen Verluste können dadurch deutlich höher liegen als die bewertbaren Einsparungen und eventuelle Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe von Anwohnern und den Verkehrsablauf. Im Übrigen wird besonders darauf hingewiesen, dass Nachteile der Lichtsignalsteuerung bei schwachem Verkehr durch technische Maßnahmen auch ohne das Abschalten von Lichtsignalanlagen vermieden werden können, ohne dass die Sicherheitsvorteile der Signalisierung aufgegeben werden müssen. Hierzu zählen vor allem Nachtprogramme mit kurzen Umlaufzeiten oder verkehrabhängige Steuerungen.“

Welche Tempo-30-Zonen gibt es im Stadtgebiet?

Die Tempo-30-Zonen sowie streckenbezogenes Tempo 30 und Tempo 30 vor sensiblen Bereichen (Kita's, Seniorenheimen, Schulen etc.) sind in der Anlage dargestellt.

Nachfolgend sind zur Vollständigkeit die rechtlichen Grundlagen für die Ausweisung von Tempo 30 aufgeführt.

Rechtslage Geschwindigkeitsbeschränkung: Um die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, sieht die Straßenverkehrsordnung als Alternativen das Ausweisen einer Tempo-30-Zone bzw. eines Streckenverbots 30 km/h vor.

Tempo-30-Zone: Nach § 45 Abs. 1 c StVO können Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo-30-Zonen ausweisen. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten.

Streckenverbot 30 km/h: Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine besondere Gefahrenlage muss seit 14.12.2016 nicht mehr nachgewiesen werden für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (sensible Bereiche). Allerdings ist der Grundsatz der zwingenden Erforderlichkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO) auch an diesen sensiblen Bereichen zu beachten. Die Verwaltung und die Polizei haben auf Grund der Änderung der StVO zum 14.12.2016 sämtliche sensible Bereiche im Stadtgebiet Erlangen auf das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für ein Streckenverbot 30 km/h überprüft und die erforderliche Beschilderung angeordnet.

Der Vollzug der verkehrsrechtlichen Anordnungen mit Aufstellung der Beschilderung vor sensiblen Bereichen ist abgeschlossen.

Darüber hinaus liefert der derzeit in Bearbeitung befindliche Verkehrsentwicklungsplan Grundlagen, wo flächendeckende bzw. streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen zukünftig ausgewiesen werden sollten.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis. Der FDP-Fraktionsantrag 026/2018 ist damit abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis. Der FDP-Fraktionsantrag 026/2018 ist damit abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 16

613/190/2018

Verkehrskonzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Innenstadt belastet der Durchgangsverkehr die Bewohnerinnen und Bewohner der zentralen Straßenzüge Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstr. und Henkestraße mit Lärm und Schadstoffen. Belegt hat dies nun erneut eine Untersuchung, die im Auftrag des Erlanger Umweltamtes durchgeführt wurde (vgl. MzK 31/190/2018). Fazit dieses Gutachtens ist, dass aktuell vor allem an der Ost-West-Achse Pfarrstraße bis Hindenburgstraße der Immissionsgrenzwert (Jahresmittelwert) für NO₂ von 40 µg/m³ deutlich überschritten wird, aber auch in der Henkestraße wird der Grenzwert nicht eingehalten. In diesen Straßenzügen besteht dringender Handlungsbedarf, um Fahrverbote, wie sie gerade in anderen deutschen Großstädten umgesetzt werden, zu vermeiden.

Im Hinblick auf die geplante Wissens- und Kulturachse der Universität (vgl. Anlage 2), die sich auf beiden Seiten der Henkestraße erstreckt, ist eine Verkehrsentslastung der Henkestraße zur Attraktivierung des Bereichs rund um den Langemarckplatz (bessere Querungsmöglichkeiten angepasst an erhöhtes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen, mehr Aufenthaltsqualität, ...) ebenfalls anzustreben.

Die grundlegende Zielsetzung ist die Verkehrsentslastung der Innenstadt insbesondere vom Durchgangsverkehr. Dieser Effekt kann insbesondere durch eine Bündelung des Verkehrs auf der Werner-von-Siemens-Straße erreicht werden, wohingegen eine Verlagerung auf die nördlich gelegene Achse Essenbacher Str. / Spardorfer Str. weitgehend vermieden werden soll.

Für eine nachhaltige Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr wurden deshalb von der Stadtverwaltung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) eine Vielzahl unterschiedlicher Planfälle bezüglich ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Wirksamkeit, ihres Einflusses auf die Umweltqualität sowie ihrer Realisierungsfähigkeit untersucht. Zu diesem Zweck wurde von der Verwaltung eine Bewertungsmatrix erstellt, anhand derer die einzelnen Planfälle bepunktet wurden.

Ursprünglich wurde in Zusammenarbeit mit den Gutachterbüros SSP Consult und Gevas Humberg & Partner ein Planungskorridor erarbeitet, der zunächst aufzeigen sollte, welchen Handlungsspielraum es gibt. In diesem Zusammenhang wurden mit Beschlussvorlage 613/124/2017 drei Szenarien zur Entlastung der Achse Neue Str. / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr zum Beschluss vorgelegt:

- Szenario 1: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse

Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit verkehrlenkenden Maßnahmen ohne bauliche Eingriffe in das Verkehrssystem.

- Szenario 2: Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Henkestraße und die Achse Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße mit baulichen Eingriffen in das Verkehrssystem
- Szenario 3: Beibehaltung der Achsen Güterhallen- / Henkestraße und Neue Straße / Katholischer Kirchenplatz / Maximiliansplatz / westl. Hindenburgstraße als Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung

Mit Hilfe des Erlanger Verkehrsmodells wurden die verkehrlichen Auswirkungen dieser drei Szenarien untersucht und es zeigte sich, dass Szenario 2 im Hinblick auf das Ziel der Entlastung der Straßenzüge vom Durchgangsverkehr am wirkungsvollsten ist. Die Berechnungen mit dem Verkehrsmodell ergaben außerdem, dass das insbesondere im Hinblick auf die Neue Straße sehr wirkungsvolle Szenario 2 Verkehrsverlagerungen in Straßenzüge verursacht, die für diesen Mehrverkehr nicht geeignet sind. Dies betraf insbesondere den Bereich der Spardorfer / Essenbacher Straße, wo mit Mehrbelastungen von knapp 6.000 Fahrzeugen am Tag (+ 51%) zu rechnen gewesen wäre.

Die drei Szenarien wurden im Sommer 2017 intensiv im Stadtrat diskutiert und die Verwaltung wurde schließlich beauftragt, verschiedene weitere Szenarien zu untersuchen.

Basierend auf den Vorschlägen der Verwaltung und den ersten Rückmeldung aus dem Stadtrat hat in 2017 eine umfangreiche Bürgerbeteiligung mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 13. November 2017 stattgefunden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufbauend auf diesen Diskussionsergebnissen hat die Verwaltung die vorgestellten Szenarien modifiziert und zahlreiche weitere Planfälle zur Entlastung der o. g. Achsen in der Innenstadt ausgearbeitet sowie anschließend mit Hilfe des Verkehrsmodells simuliert. Aus den so untersuchten mehr als 30 Szenarien wurden einige Planfälle ausgewählt (vgl. Anlage 3) und mit Hilfe der in Anlage 4 beiliegenden Bewertungsmatrix auf deren Wirksamkeit überprüft. Neben den vom Stadtrat im Juli 2017 beschlossenen Szenarien wurden die Planfälle in die engere Auswahl übernommen, die sich nach Berechnung mit dem Verkehrsmodell am wirkungsvollsten im Hinblick auf die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr zeigten. Beispielsweise die großräumige Umfahrung der Innenstadt über die Kurt-Schumacher-Straße wurde zwar ebenfalls untersucht, wurde aber mangels fehlender Entlastungswirkung für die Erlanger Innenstadt nicht in die engere Auswahl übernommen. Die verkehrlichen Wirkungen der einzelnen Planfälle können Anlage 3 entnommen werden.

Die Bewertungsmatrix enthält 15 verschiedene Kriterien, die wiederum vier Oberkriterien zugeordnet werden können:

- verkehrliche Wirksamkeit
- städtebauliche Wirksamkeit
- Einfluss auf Umweltqualität
- Realisierungsfähigkeit

Die in Anlage 5 erläuterten Kriterien wurden hinsichtlich ihrer Vollständigkeit im Forum VEP abgestimmt. Weiterhin erhielten die Delegierten die Möglichkeit, die Bewertungsmatrix selbst auszufüllen und der Verwaltung zu übergeben.

Jeder Planfall erhielt für jedes Kriterium eine ganzzahlige Bewertung zwischen -2 und +2 Punkten. Anschließend wurden diese Werte für jedes Oberkriterium addiert, ehe daraus eine Gesamtsumme als Endergebnis der Bewertung gebildet wurde. Um sicherzustellen, dass das Ergebnis belastbar ist, wurden die einzelnen Oberkriterien mit Faktoren unterschiedlich gewichtet (sogenannte Sensitivitätsanalyse). Unabhängig davon, welches Oberkriterien im

Verhältnis zu den anderen stärker gewichtet wurde, bleibt die Reihenfolge im Gesamtergebnis konstant, was ein stabiles und belastbares Ergebnis belegt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Bei der Bewertung der Planfälle schnitten folgende fünf Vorschläge am besten ab:

Planfall	Kurzbezeichnung	Gesamtbewertung
Planfall 2b	Bauliche Eingriffe + eingeschränkte Verkehrsverlagerung nach Norden	13
Planfall 8	Einbahnstraßensystem	12
Planfall 8b	Einbahnstraße in Teilen der Neuen Straße	12
Planfall 9	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenunterführung für MIV	12
Planfall 10	Einbahnstraßensystem + Sperrung Güterhallenstraße vor Arcaden für MIV	11

Die restlichen Planfälle werden aufgrund des schlechteren Gesamtergebnisses im weiteren Planungsprozess nicht mehr berücksichtigt. Für den Planfall 4 (Freigabe der Kosbacher Brücke für den MIV) ergibt sich sogar eine negative Gesamtsumme, die vor allem mit den negativen Wechselwirkungen mit den Verkehrsarten des Umweltverbunds zu begründen sind (vgl. Anlage 4).

Basierend auf dem Bewertungsergebnis wäre die Umsetzung von Planfall 2b zu fokussieren. Die Verwaltung empfiehlt dies jedoch aus folgenden Gründen nicht:

- Es ist damit zu rechnen, dass Planfall 2b ebenfalls Verkehrsverlagerungen auf die Spardorfer Straße / Essenbacher Straße verursacht. Diese fallen zwar deutlich geringer aus als im Planfall 2a (Maßnahmen entsprechend oben beschriebenen Szenario 2), stellen aber dennoch eine Verkehrsverlagerung dar, die vermieden werden kann.
- Zum anderen beinhaltet der Planfall 2b Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr. Es handelt sich dabei um massive Eingriffe in das bestehende Verkehrssystem und diese könnten nicht zuletzt in der öffentlichen Diskussion zu Akzeptanzproblemen führen. Sperrungen sind daher, wenn möglich, zu vermeiden.

Im Verlauf der vertieften Untersuchungen der Verwaltung mit Hilfe des Verkehrsmodells hat sich gezeigt, dass es mit den Planfällen 8 und 8b ebenfalls wirkungsvolle Möglichkeiten gibt, eine Reduzierung der Lärm- und Schafstoffbelastung in der Achse Neue Straße sowie in der Henkestraße zu erreichen. Dabei kann auf Sperrungen für den motorisierten Individualverkehr verzichtet werden und es ist zudem nicht mit unerwünschten Verkehrsverlagerungen in relevanten Größenordnungen zu rechnen. Vielmehr wird hier entsprechend der Zielsetzung der Verkehr auf der Werner-von-Siemens-Straße gebündelt.

Die Verwaltung empfiehlt daher ein Stufenkonzept. Zunächst soll der Planfall 8b umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um die Einführung einer Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Ost in Teilen der Neuen Straße kombiniert mit Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Neuen Straße, der Henkestraße sowie der Spardorfer Straße. Mit einem Maßnahmenpaket, beispielsweise bestehend aus punktuellen Einengungen, geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten o.ä., wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten eine Reduzierung der Attraktivität für durchfahrende KFZ erzielt. Detailplanungen hierzu müssen erst noch erstellt werden. Ziel sollte es im Fall der Henkestraße grundsätzlich sein, diese in ihrer Klassifizierung abzustufen und die Funktion der Staatsstraße (St. 2240) stattdessen auf die Werner-von-Siemens-Straße zu verlagern. Die Essenbacher Straße würde im Planfall 8b

gemäß den Berechnungsergebnissen aus dem Verkehrsmodell mit etwa 1.000 KFZ pro 24 Stunden nur unwesentlich mehrbelastet.

Die tatsächlich eintretenden Verkehrsverhältnisse in der Essenbacher und Spardorfer Straße werden nach Umsetzung der Einbahnstraßenregelung im Rahmen eines einjährigen Probebetriebs verwaltungsseitig intensiv beobachtet. Abhängig von den tatsächlichen Auswirkungen der Einbahnstraßenregelungen auf die Essenbacher und Spardorfer Straße muss auch für diese Achse die Einführung einer Einbahnstraßenregelung in Ost-West-Richtung in Erwägung gezogen werden (Planfall 8). Übersteigt die Mehrbelastung den Schwellenwert von etwa 2.000 KFZ pro 24 Stunden sollte diese zweite Ausbaustufe folgen.

Noch einmal hervorzuheben ist, dass das vorgestellte Einbahnstraßen-Konzept (Planfall 8 und Planfall 8b) das Ziel, die Achsen Neue Straße und Henkestraße signifikant vom Durchgangsverkehr zu entlasten und damit die Schadstoffbelastung zu reduzieren, erreicht, ohne komplette Sperrungen einzelner Straßenabschnitte für den Autoverkehr durchführen zu müssen.

Sowohl im Planfall 8b als auch im Planfall 8 ist die Erreichbarkeit der Kliniken insbesondere auch für die Rettungsfahrzeuge gewährleistet. In beiden Planfällen soll die Einbahnstraße in der Neuen Straße zwischen Katholischem Kirchplatz und Östlicher Stadtmauerstraße für den Rad- und Busverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein. Nachdem im Verkehrsentwicklungsplan die Neue Straße sowohl für den Rad- und den Busverkehr als wichtige Verbindungsachse identifiziert wurde, ergeben sich mit der Einbahnstraßenregelung positive Synergien für die beiden Verkehrsarten.

Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Einbahnstraßenregelung (Planfall 8b bzw. Planfall 8) durch Sperrungen auf der Güterhallenstraße ergänzt werden. Planfall 9 sieht dabei eine Sperrung der Güterhallenunterführung für den motorisierten Individualverkehr vor, wohingegen Planfall 10 eine Sperrung der Güterhallenstraße vor den Arcaden für den motorisierten Individualverkehr beinhaltet. Die Sperrung der Güterhallenunterführung war bereits Bestandteil des 2017 vorgestellten Szenarios 2 (vgl. 613/124/2017).

Die beiden Planfälle 9 und 10 würden zu einer zusätzlichen, deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Henkestraße führen. Die Durchführbarkeit einer Sperrung in diesem Bereich ginge außerdem mit positiven Effekten für den Rad- und Busverkehr einher und böte das Potential, die Aufenthaltsqualität des Stadtraums in diesem Bereich, dessen Nutzung und Nutzungsintensität sich insbesondere durch den Bau der Arcaden verändert haben, nachhaltig zu verbessern. Nach gegenwärtigem Stand hätte die Umgestaltung in diesem Bereich auch positive Auswirkungen in Bezug auf die Planung zur Stadt-Umland-Bahn. Allerdings hat die Diskussion über die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn erst begonnen, die Planung ist Aufgabe des Zweckverbands Stadt-Umland-Bahn und steht ganz am Anfang. Eine Konkretisierung in Richtung der Planfälle 9 und 10 ist erst dann denkbar, wenn die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn in diesem räumlichen Umgriff feststeht. Auch ein entsprechender Beschluss ist erst zu diesem Zeitpunkt sinnvoll.

Die Essenbacher Straße sowie die Henkestraße, für die in den verschiedenen Planfällen verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgesehen sind, sind als Kreisstraße ER7 bzw. als Staatsstraße St 2240 Bestandteile des qualifizierten Hauptverkehrsstraßennetzes, welches dem überörtlichem Verkehr dient. Vor Einführung jeglicher Regelungen sind deshalb Abstimmungen mit der Regierung von Mittelfranken als zuständige Aufsichtsbehörde zu treffen.

Die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahmenpakete entstehenden Kosten können erst im Laufe der nächsten Planungsphasen ermittelt werden. Eine Abschätzung zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht möglich, da die verschiedenen Planfälle zunächst weiter konkretisiert werden müssen.

Die Maßnahmenpakete der Planfälle sind in Kombination mit den ebenfalls im Rahmen des VEP erarbeiteten Maßnahmen zum Parkraumkonzept (vgl. Beschlussvorlage 613/128/2017) sowie den noch in Bearbeitung befindlichen Handlungsfeldern im Fuß- und Radverkehr zu

sehen. Insbesondere die Schaffung von Auffangparkplätzen im Randbereich der Innenstadt mit geeignetem ÖV-Angebot (P&R) bzw. in fußläufiger Entfernung zu den wesentlichen Zielen (z.B. am Großparkplatz) ist für eine erfolgreiche Umsetzung des Stufenkonzepts von großer Bedeutung.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann bittet die Verwaltung, diesen Tagesordnungspunkt im UVPA Juli nochmals aufzulegen und im Stadtrat Juli beschließen zu lassen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Bußmann bittet die Verwaltung, diesen Tagesordnungspunkt im UVPA Juli nochmals aufzulegen und im Stadtrat Juli beschließen zu lassen. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

TOP 17

611/231/2018

Neubau einer Erschließungsstraße zur 4-fach Schulsporthalle, Kletter- und Familienzentrum, Multifunktionsfläche und Parkplatz an der Hartmannstraße hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Östlich der Hartmannstraße soll eine 4-fach-Schulsporthalle, ein Kletter- und Familienzentrum, eine Multifunktionsfläche (u.a als Festplatz) und ein Parkplatz entstehen (Stadtratsbeschluss Nr. 242/259/2018 zur Vorplanung nach DABau vom 16.05.2018).

Für die Erschließung der vorgenannten zukünftigen Nutzungen ist die Herstellung einer öffentlichen Erschließungsstraße erforderlich. Grundlage der Vorplanung (Beschluss 20.02.2018; 613/163/2018) für die Erschließungsstraße ist der vorgenannte derzeitige Stand des Masterplans, der die Flächenaufteilung für dieses Gelände vorgibt. Er lag der öffentlichen Auslegung zur Information bei (siehe Anlage 3).

Gegenstand dieser Beschlussfassung ist die öffentliche Erschließungsstraße, die im Lageplan (Anlage 1) farblich dargestellt ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Nach § 125 Abs. 1 BauGB setzt die Herstellung von Erschließungsanlagen einen Bebauungsplan voraus. Im vorliegenden Fall befindet sich der Bereich der geplanten Erschließungsmaßnahme jedoch nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Liegt ein Bebauungsplan nicht vor, so ist gemäß § 125 Abs. 2 BauGB ein bebauungsplanersetzender Beschluss dahingehend zu fassen, dass die endgültig herzustellende Erschließungsanlage den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen entspricht. Dies beinhaltet die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange.

Der bebauungsplanersetzende Beschluss gemäß § 125 Abs. 2 BauGB bildet ferner auch die Grundlage für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ziele der Raumordnung gemäß § 1 Abs. 4 BauGB

Aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung werden Belange der Raumordnung durch die Maßnahme nicht berührt.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Flächennutzungsplan

2003 der Stadt Erlangen beachtet. Das Plangebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Festplatz dargestellt. Die geplante Straße dient ebenso zur verbesserten Erschließung des verbleibenden Festplatzes.

Allgemeine Planungsgebote gemäß § 1 Abs. 5 bis 6 BauGB

Entgegenstehende Belange des dargestellten Katalogs sind nicht ersichtlich.

Die Baumaßnahme trägt gleichfalls einer geordneten und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung dahingehend Rechnung, dass die ordnungsgemäße Erschließung und Ver- und Entsorgung der künftigen Anliegergrundstücke (Anlage 3) langfristig gesichert wird. Die erstmalige Herstellung soll im dargestellten Umfang (Anlage 1) tlw. als Mischverkehrsfläche entstehen, so dass mit dieser Vorgehensweise der schonende und sparsame Umgang mit Grund und Boden sichergestellt wird.

Folgende Belange des Umweltschutzes werden berührt und sind ggf. zu beachten:

- Bei der Umsetzung sind die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aufgezählten Maßnahmen zu berücksichtigen.
- Die Erhöhung der Verkehrsräuschmissionen auf der Hartmannstraße sind mit weniger als 1dB(A) als gering einzustufen. Schallschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit

Die Pläne (Anlage 1, 2, 3) haben vom 3.4.2018 bis einschließlich 20.4.2018 öffentlich ausgelegen. Bis zum Ende der Auslegungsfrist wurden keine Stellungnahmen von der Öffentlichkeit vorgebracht. Darüber hinaus liegen keine weiteren Erkenntnisse zu privaten Belangen vor, welche durch die geplante Erschließungsstraße betroffen werden.

Fazit

Die in der Anlage 1 und 2 dargestellte Erschließungsstraße entspricht den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB formulierten Anforderungen und kann somit hergestellt 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 um eine Mitteilung zur Kenntnis zu den Maßnahmen welche unter „Folgende Belange des Umweltschutzes werden berührt und sind ggf. zu beachten“ des Punktes „**Allgemeine Planungsgebote gemäß § 1 Abs. 5 bis 6 BauGB**“ zu berücksichtigen sind. Die Verwaltung sagt dies zu.

Frau Stadträtin Fuchs bittet bei dem Bau der Straße keinen Kalkschotter sondern mineralischer Schotter zu verwenden. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Erschließungsanlage „Erschließungsstraße zur 4-fach-Schulsporthalle, Kletter- und Familienzentrum, Multifunktionsfläche und Parkplatz an der Hartmannstraße“ (siehe Anlage 1 und 2) entspricht den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen und kann auf der Grundlage des § 125 Abs. 2 BauGB hergestellt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Fuchs bittet um eine Mitteilung zur Kenntnis zu den Maßnahmen welche unter „Folgende Belange des Umweltschutzes werden berührt und sind ggf. zu beachten“ des Punktes „**Allgemeine Planungsgebote gemäß § 1 Abs. 5 bis 6 BauGB**“ zu berücksichtigen sind. Die Verwaltung sagt dies zu.

Frau Stadträtin Fuchs bittet bei dem Bau der Straße keinen Kalkschotter sondern mineralischer Schotter zu verwenden. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Erschließungsanlage „Erschließungsstraße zur 4-fach-Schulsporthalle, Kletter- und Familienzentrum, Multifunktionsfläche und Parkplatz an der Hartmannstraße“ (siehe Anlage 1 und 2) entspricht den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen und kann auf der Grundlage des § 125 Abs. 2 BauGB hergestellt werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 18

611/235/2018

Möglichkeiten einer städtebaulichen Entwicklung der Buckenhofer Siedlung: Ergebnisse der öffentlichen Informationsveranstaltung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Anfrage zur Errichtung eines Einfamilienhauses in zweiter Reihe in der Christian-Ernst-Straße war Ausgangspunkt für Überlegungen des Stadtrates, ob eine Bebauung in zweiter Reihe angedacht werden soll. Dies würde jedoch die Änderung des Baulinienplans Nr. 36 b nach sich ziehen.

In der Sitzung des Stadtteilbeirates Ost am 14.09.2017 wurde diese Bauvoranfrage zur Bebauung außerhalb der bestehenden Baugrenzen kontrovers diskutiert. Daher stellte der Stadtteilbeirat den Antrag, dass dazu eine öffentliche Informationsveranstaltung stattfinden soll.

Der UVPA beauftragte daraufhin die Verwaltung (Beschluss vom 05.12.2017), eine öffentliche Informationsveranstaltung durchzuführen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Auf Antrag des Stadtteilbeirates Ost fand am 24.04.2018 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, um bauliche Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen und ein Meinungsbild unter der Bewohnerschaft abzufragen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die öffentliche Informationsveranstaltung fand am 24.04.2018 in der Adalbert-Stifter-Schule statt, zu der in etwa 100 Bürgerinnen und Bürger aus der gesamten Buckenhofer Siedlung gekommen waren.

Zunächst wurde der bestehende Baulinienplan erläutert und Beispiele für die bisherigen baulichen Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Bauvoranfrage zur Errichtung eines Einfamilienhauses in zweiter Reihe war Ausgangspunkt für Überlegungen, ob der Baulinienplan geändert werden soll.

Im Anschluss an diese Informationen entwickelte sich eine rege Diskussion. Die anwesenden Bürgerinnen und Bürger sahen in dieser Form der Nachverdichtung die Gefahr, dass sich die Identität der Buckenhofer Siedlung stark verändern würde. Neben der Überformung der ortsbildprägenden Siedlungsstruktur würden weitere Probleme hinsichtlich Versiegelung, Entwässerung, Verkehr, Erschließung und Nachbarschutz entstehen. Diese Bedenken hinsichtlich einer Bebauung in zweiter Reihe wurden sehr deutlich geäußert. Eine Überplanung der Buckenhofer Siedlung (oder Teilbereiche) aufgrund des Bauwunsches eines Einzelnen wurde von der überwiegenden Mehrheit der Anwesenden abgelehnt. Die Anwesenden sprachen sich stattdessen dafür aus, die bestehenden baurechtlichen Gegebenheiten und Entwicklungsmöglichkeiten so zu belassen, um den Charakter der Siedlung zu erhalten.

Die Verwaltung empfiehlt, aufgrund des eindeutigen Meinungsbildes keine Änderung des bestehenden Baulinienplans vorzunehmen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 19

VI/153/2018

**Finanzierungsplan für die StuB mit Kostenschätzung der Sonderbauwerke;
Fraktionsantrag der FWG Nr. 011/2018**

Sachbericht

Die im Fraktionsantrag Nr. 011/2018 der FWG aufgeworfenen Fragestellungen hat der ZV StUB mit dem anhängenden Schreiben beantwortet.

Dieses Schreiben dient dem Ausschuss zur Information.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Moll bittet um eine Präsentation über den aktuellen Planungsstand im Stadtrat September. Die Verwaltung informiert über die öffentliche Einladung zu diesem Thema im 13.07.2018 im Redoutensaal und sagt die Präsentation ebenfalls für den Stadtrat September zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Stellungnahme des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn – ZV StUB – wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 011/2018 der FWG ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Moll bittet um eine Präsentation über den aktuellen Planungsstand im Stadtrat September. Die Verwaltung informiert über die öffentliche Einladung zu diesem Thema im 13.07.2018 im Redoutensaal und sagt die Präsentation ebenfalls für den Stadtrat September zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Stellungnahme des Zweckverbandes Stadt-Umland-Bahn – ZV StUB – wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 011/2018 der FWG ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 5 gegen 1

TOP 20

Anfragen

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

1. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, warum am Schlossplatz nur noch drei Sitzbänke vorhanden sind. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
2. Herr Stadtrat Höppel fragt an, wann ein Bericht zum Projekt aus dem Jahr 2017 über die Suche nach blühenden Straßenbegleitgrün und Wiesen erfolgt. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
3. Herr Stadtrat Höppel fragt an, ob die Firma Ströer nach der Präsentation zum Thema „Digitalisiertes Stadtmobiliar“ im April UVPA „etwas“ geschickt hat und falls ja, was geschickt wurde. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
4. Herr Stadtrat Brock fragt an, warum die Baustelle bei den Erlanger Höfen so lange dauert, da auch Radwege durch die Baustelle eingeschränkt werden. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
5. Herr Stadtrat Dr. Moll bittet die Verwaltung die verblassten Markierungen der Rad- und Fußwege entlang der Kopfklinik Richtung Schwabachanlage zu erneuern. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

1. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, warum am Schlossplatz nur noch drei Sitzbänke vorhanden sind. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
2. Herr Stadtrat Höppel fragt an, wann ein Bericht zum Projekt aus dem Jahr 2017 über die Suche nach blühenden Straßenbegleitgrün und Wiesen erfolgt. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
3. Herr Stadtrat Höppel fragt an, ob die Firma Ströer nach der Präsentation zum Thema „Digitalisiertes Stadtmobiliar“ im April UVPA „etwas“ geschickt hat und falls ja, was geschickt wurde. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
4. Herr Stadtrat Brock fragt an, warum die Baustelle bei den Erlanger Höfen so lange dauert, da auch Radwege durch die Baustelle eingeschränkt werden. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.
5. Herr Stadtrat Dr. Moll bittet die Verwaltung die verblassten Markierungen der Rad- und Fußwege entlang der Kopfklinik Richtung Schwabachanlage zu erneuern. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Sitzungsende

am 19.06.2018, 20:15 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Schiefer

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die ödp:

Für die FWG: