

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

(UVP/003/2021)

über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 16.03.2021, 16:00 - 20:05 Uhr, Großer Saal der Heinrich-Lades-Halle

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 - Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- . Werkausschuss EB77:
 - 1. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
 - 1.1. Zwischenbericht zum Baumradar 773/023/2021
 - 2. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
 - 3. Mitteilungen zur Kenntnis
 - 3.1. Erarbeitung einer Prioritätenliste zur Um-/Neugestaltung städtischer Plätze 611/042/2021
 - 3.2. Immobilienmarktbericht Erlangen 2020 612/004/2021
 - 3.3. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/046/2021
 - 3.4. Das Klimabudget für die Stadt- und Ortsteile - Gemeinsam den Klima-
Aufbruch wagen. 31/061/2021
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 4. | Anhebung der VGN-Tarife 2022 für die Tarifstufe C in Erlangen | VI/045/2021 |
| 5. | Antrag 024/2021 des Stadtteilbeirates Ost: Fahrplanänderung Buslinie 293 | 613/072/2021 |
| 6. | Antrag 025/2021 der ÖDP Fraktion: Rufbusse in Erlangen | 613/073/2021 |
| 7. | Antrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste Nr. 139/2020 Grundsatzbeschluss für mehr Bäume in der Stadt | 611/024/2020 |
| 8. | Neubau Büchenbacher Anlage - Antrag des Stadtteilbeirat Büchenbach Nr. 422/2020 vom 25.11.2020 | 611/036/2021 |
| 9. | Fraktionsantrag Nr. 393/2020 der SPD-Fraktion und der Grünen Liste Stadtratsfraktion vom 29.10.2020: Neue Konzepte für die Artenvielfalt in Städten: Bauen für Mensch und Tier (Animal-Aided Design) | 611/041/2021 |
| 10. | Fraktionsantrag Nr. 044/2021 der Klimaliste Erlangen: Umgestaltung Theaterplatz zu einer repräsentativen Grünanlage - Rückbau der Auto-Stellplätze, Entsiegelung sowie umfassende Begrünung und Renaturierung | 611/043/2021 |
| 11. | Berichtsantrag Umweltfreundliche Mobilität Schule/Kita - SPD-Fraktionsantrag 195/2020 vom 29.09.2020 | 613/057/2020 |
| 12. | Westausgang Bergkirchweihgelände: Wegeverbreiterung für Entfluchtung und Rettungsweg | 613/059/2020 |
| 13. | Optimierung Ampelschaltung Südkreuzung; Antrag 426/2020 aus der 2. Sitzung des Stadtteilbeirates Süd vom 30. September 2020 | 613/065/2021 |
| 14. | 1.000-Bügel-Programm - Standort- und Umsetzungskonzept für neue Fahrradabwehrbündel in der Erlanger Innenstadt | 613/068/2021 |
| 15. | Überarbeitung der Stellplatzsatzung; Antrag 384/2020 der GL-Fraktion | 613/070/2021 |
| 16. | Antrag der Grünen Liste Fraktion, der ÖDP Fraktion, der Klimaliste und der Freien Wähler Nr. 017/2021 sowie Antrag der SPD Fraktion Nr. 433/2020: Verkehrsführung in der Goethestraße | 613/071/2021 |
| 17. | Antrag 135/2020 der CSU Fraktion, Stärkung des Einzelhandels und Handwerks! Schaffung von "Lieferantenparkplätzen" | 614/013/2021 |

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 18. | Antrag 438/2020 der Erlanger Linken und Grünen Liste Stadtratsfraktion; Anwohnerparkausweis soll auch auf Bezahlparkplätzen gelten | 614/014/2021 |
| 19. | Antrag 435/2021, Verkehrsregelungen in der Hertleinstraße, Fließbachstraße und Michael-Vogel-Straße, Ausweisung einer Einbahnstraße | 614/018/2021 |
| 20. | Anfragen | |

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 1

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

TOP 1.1

773/023/2021

Zwischenbericht zum Baumradar

Sachbericht:

Der erste Vorschlag zum Baumradar ging im Mai 2020 ein. Seitdem sind insgesamt 426 Vorschläge eingegangen. Allen Bürgern, welche einen Standortvorschlag einbringen wird ein Samenpäckchen mit Saatgut für Blumenwiesen geschickt. Der Stand der Bearbeitung und die Realisierung bzw. die Ablehnung der Baumstandorte ist auf der Baumradarwebseite (<https://geodaten.erlangen.de/baumradar>) über die Ampelfarben der Baumsymbole ersichtlich.

Wegen interner Vorgaben und nach Rücksprache mit der ESTW mussten bisher 105 Vorschläge abgelehnt werden.

Aufgrund von Überschneidungen mit bereits realisierten Baumpflanzungen konnten 2020 zwei Standortvorschläge aus dem Baumradar realisiert werden.

Hierbei handelt es sich um einen Vorschlag in der Günther-Scharowsky-Straße sowie in der Grünanlage Wöhrstraße mit Mehrfachstandorten.

Prinzipiell werden alle relevanten Ämter an den gewünschten Baumstandortvorschlägen beteiligt.

Die Stadtteil- und Ortsbeiratsvorsitzenden werden über alle Neupflanzungen im betreffenden Stadtteil informiert.

2021 werden insgesamt ca. 40 Vorschläge aus dem Baumradar realisiert (Frühjahr und Herbst). Teilweise überschneiden sich diese mit Ersatzpflanzungen aus dem Grünflächenunterhalt, der Aktion Stadtbaum oder sonstigen Baumpflanzungen.

Im Frühjahr 2021 sind sechs konkrete Standorte aus dem Baumradar am Lorlebergplatz sowie in Eltersdorf am Holzschuherring sieben Bäume zur Pflanzung vorgesehen.

Für die Pflanzung im Herbst 2021 sind folgende Standorte, vorwiegend ohne Entsiegelung, geplant:

- Freizeitanlage Paul-Gordan-Straße: 9 Bäume
- Grünfläche am Exerzierplatz: ca. 20 Bäume
- Regnitzufer, Höhe Lindenweg: 3 Bäume
- Wladimirstraße: 5 Bäume

- Spielplätze insgesamt: ca. 50 Bäume
- Sonstige Standorte in Grünflächen sind ca. 20 Bäume

Für die Herbstpflanzung 2021 sind ca. 108 Baumpflanzungen, resultierend aus Standortvorschlägen aus dem Baumradar, vorgesehen.

Für 2022 sind im Moment 10 Vorschläge (vorwiegend Standorte mit Entsiegelungsmaßnahmen) in Prüfung. (Änderungen vorbehalten)

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Prietz wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Prietz fragt an, ob auf der Baumradarwebseite eine Kommentarfunktion mit z. B. 3-4 Standardantworten (Leitungen usw.) eingerichtet werden kann, die den Bürger*innen mitteilt, warum dieser Standort nicht realisierbar ist. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung unter Ziff. II dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 2

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 3

Mitteilungen zur Kenntnis

MzK öffentlich:

1. Die Verwaltung informiert, dass die Stadt Erlangen bei der heutigen Preisverleihung des ADFC Fahrradklimatests erneut mit dem 2. Platz (deutschlandweit) der fahrradfreundlichsten Städte ausgezeichnet wurde.

2. Die Verwaltung informiert, dass der Forschungsbericht zum Radverkehr in der Schallershofer Straße noch nicht vorliegt, jedoch liegt der AGFK der Endbericht vor. Die Verwaltung berichtet über die erste Einschätzung.

TOP 3.1

611/042/2021

Erarbeitung einer Prioritätenliste zur Um-/Neugestaltung städtischer Plätze

Sachbericht:

Der Stadtrat hat am 26.11.2020 den Fahrplan "Klima-Aufbruch" in Erlangen beschlossen.

Die Klima-Maßnahmen sind in sechs Bereiche aufgeteilt: „Sektorenübergreifende Handlungsfelder“, „Energiewende“, „Wärmewende“, „Wirtschaft und Konsum“, „Mobilitätswende“ sowie „Landnutzung und Stadtökologie“. Als Teil der Sofortmaßnahmen für die Gesamtstadt im Bereich „Landnutzung und Stadtökologie“ wurde der Baustein „Entsiegelung von städtischen Plätzen“ beschlossen. Städtische Vegetation kann durch ihre stadtklimatischen Leistungen einen wichtigen Beitrag zur Anpassung an die veränderten klimatischen Bedingungen liefern (s. Erlanger Klimaanpassungskonzept 2019).

Die Verwaltung hat mit einer Bestandsaufnahme und Kategorisierung der städtischen Plätze begonnen und erarbeitet im Anschluss eine Prioritätenliste, welche Plätze im Zuge einer Um- bzw. Neugestaltung ganz oder teilweise entsiegelt werden können. Beispielhaft hierfür sind u.a. die gegenwärtigen planerischen Aktivitäten zum Zollhausplatz und zum Egidienplatz. Die Liste wird u.a. den Besiktas- und Rathausplatz, den Kurt-Eisner-Platz, den Herdegenplatz, aber auch weitere Plätze im Erlanger Stadtgebiet beinhalten (siehe hierzu u.a. die Beschlüsse des UVPA in den Sitzungen 19.01.2021/17.11.2020 zu den Anträgen der FDP Nr. 398/2020 vom 05.11.2020 und der Klimaliste Erlangen Nr. 296/2020 vom 12.10.2020).

Unter Federführung der Abteilung Stadtplanung wird eine Arbeitsgruppe innerhalb der Verwaltung diese Prioritätenliste erarbeiten. In einer ersten Phase, welche zum derzeitigen Stand bis zur Sommerpause reichen wird, sollen alle Plätze im Stadtgebiet identifiziert werden, die Berücksichtigung in dieser Liste finden sollen. Die Mitglieder des Stadtrates sowie auch die der Orts- und Stadtteilbeiräte werden gebeten, diese an die Abteilung Stadtplanung möglichst bis zum 15. Juli 2021 zu benennen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 3.2

612/004/2021

Immobilienmarktbericht Erlangen 2020

Sachbericht:

Der unabhängige Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen gibt erstmalig einen umfassenden Immobilienmarktbericht heraus. Der Bericht gibt einen ausführlichen Überblick über den Immobilienverkehr und dessen Preisentwicklungen der vergangenen Jahre in der Stadt Erlangen.

Mit der Führung der Kaufpreissammlung aller getätigten Grundstücks- und Immobilienkaufverträge existiert ein Datenbestand als Basis, dessen Auswertung es erlaubt den Immobilienmarkt für jedermann transparenter zu machen. Detaillierte Informationen für die Jahre 2015 bis 2019 über Umsätze, Preisniveau und längerfristige Entwicklungen in den wichtigen Grundstücksteilmärkten Wohnungs- und Teileigentum sowie bei bebauten und unbebauten Grundstücken werden informativ dargestellt. Für Immobilienexperten*innen und Sachverständige werden zudem sonstige für die Wertermittlung erforderliche Daten und Marktinformationen bereitgestellt.

Für den Immobilienmarktbericht wird eine Schutzgebühr in Höhe von 50,-€ erhoben. Er ist über die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses als Druckversion oder als PDF-Download über das Bodenrichtwertinformationssystem <http://www.boris-bayern.de> erhältlich.

Herr Lange, Vorsitzender des Gutachterausschusses für Grundstückswerte im Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen, wird zum Inhalt des Immobilienmarktberichts Erlangen 2020 mündlich berichten.

Protokollvermerk:

Ergänzend zur Beschlussvorlage wird allen Ausschussmitgliedern eine Papierfassung des Immobilienmarktberichts 2020 als Tischaufgabe aufgelegt.

Die Verwaltung hält einen Vortrag.

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Linhart soll dieses Thema im nächsten UVPA nochmal als Tagesordnungspunkt behandelt werden, sodass Fragen gestellt werden können. Die Verwaltung sagt dies zu und bittet um vorherige Zuleitung der Fragen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Immobilienmarktbericht Erlangen 2020 dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 3.3

VI/046/2021

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Sachbericht:

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA zum 03.03.2021 auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 3.4

31/061/2021

Das Klimabudget für die Stadt- und Ortsteile - Gemeinsam den Klima-Aufbruch wagen.

Sachbericht:

Basierend auf den Anträgen 246/2019 des Agenda-21-Beirats (seit 2020: Nachhaltigkeitsbeirat) und 178/2019 der SPD „Parents for future – Bürgerbeteiligung / Durchführung eines Klimaforums“ wurde am 4.12.2019 im Haupt-, Finanz- und Personalausschuss zur Kenntnis genommen, dass 100.000 Euro für ein Bürgerbeteiligungsformat in das Budget des Amts 31 für 2020 eingestellt werden.

Im Frühjahr 2020 verfassten Mitglieder des damaligen Agenda-21-Beirats und Vertreter*innen der Stadtverwaltung erste Entwürfe für ein Beteiligungskonzept für Erlanger Bürger*innen zum Thema Klimaschutz. Dieser Prozess wurde von der COVID-19-Pandemie unterbrochen. Im Winter wurden die Fäden von der Stadtverwaltung wiederaufgenommen und basierend auf den erarbeiteten Entwürfen das Beteiligungsformat „Klimabudget für die Stadt- und Ortsteile – Gemeinsam den Klima-Aufbruch wagen“ entwickelt.

Ein städtisches Klimabudget soll die Bürger*innen ermutigen und finanziell unterstützen, eigenständig Projekte und Aktivitäten für den Klimaschutz auf Stadt- und Ortsteilebene anzustoßen. Es soll ihnen daher auch so lange zur Verfügung stehen, bis der gesellschaftliche Wandel zu einer klima- und sozialgerechten Stadt vollbracht ist.

Der Weg über die Stadtteil- und Ortsteilbeiräte stellt sich aus verschiedenen Gründen erfolgsversprechend dar: Die Stadtteil- und Ortsteilbeiräte gestalten die Stadt Erlangen aktiv mit. Sie sind Auge und Ohr des Stadt- bzw. Ortsteils und sind interessiert daran, gemeinsam mit ihren Bürger*innen die Lebensqualität vor Ort stets zu erhöhen. Zudem haben sie sich in einer städtischen Online-Befragung im November 2020 dafür ausgesprochen, das Thema Klimaschutz

in ihrer Arbeit aufgreifen und unterstützen zu wollen. Ein weiterer wichtiger Vorteil besteht darin, dass auf bereits etablierte Organisationsstrukturen aufgebaut werden kann, das ein zügiges Handeln ermöglicht.

In einem ersten Auftaktworkshop am 11. Februar 2021 mit den Vorsitzenden haben 11 von 13 Orts- und Stadtteilbeiräten teilgenommen und ihr Interesse am Klimabudget ausgedrückt. Die Gespräche werden am 25. März 2021 fortgeführt. Das Klimabudget soll allen 13 Orts- und Stadtteilbeiräten zur Verfügung stehen.

Die Erlanger Klimabewegten, deren Vertreter*innen das Vorhaben initiiert hatten, werden als wertvolle Mitstreiter*innen für die Verwirklichung des Klimabudgets gesehen. Mit ihrem lokalen Knowhow, ihrer fachlichen Expertise und ihren Ideen können sie viel dazu beitragen, die Bürger*innen und die Beiräte der Stadt- und Ortsteilen in ihren Klimaschutzbemühungen zu inspirieren und zu unterstützen. Erste Gespräche mit Klimaentscheid Erlangen (Vertretungen der verschiedenen Klimainitiativen in Erlangen) über das Klimabudget wurden geführt.

Im gemeinsamen Austausch zwischen den Orts- und Stadtteilbeiräten, dem Klimaentscheid Erlangen und der Stadtverwaltung sollen zukünftig geeignete Kooperations- und Unterstützungsmöglichkeiten besprochen werden.

Es ist geplant, dass das Klimabudget offiziell am 1. Juli 2021 startet. Nachfolgend wird das bisherige Konzept für das Bürger*innenbeteiligungsformat vorgestellt.

Konzeptvorstellung „Klimabudget“

Wie soll das Klimabudget funktionieren?

Alle Vereine, Initiativen und Bürger*innen ab 14 Jahre können einen Fördermittelantrag für ein Klimaschutzprojekt in ihrem Stadt- bzw. Ortsteil stellen. Den Stadt- und Ortsteilen stehen jeweils 5.000 Euro pro Jahr für diese Projekte zur Verfügung. Das Büro für Bürgerbeteiligung und Ehrenamt unterstützt bei Bedarf Antragsteller*innen in ihrer Suche nach weiteren Fördertöpfen. Die Fördermittel können nicht ins nächste Jahr verschoben werden.

In einem ersten Schritt füllt der/die Bürger*in den Fördermittelantrag aus. Der Antrag soll an die Geschäftsstellen für die Orts- und Stadtteilbeiräte geschickt werden und von dort dem zuständigen Fachamt weitergeleitet werden. Dort erfolgt die grundsätzliche Prüfung der Machbarkeit. Bei negativem Bescheid soll eine kurze Erläuterung erfolgen.

Bei erfolgreicher Prüfung entscheidet dann der zuständige Orts- bzw. Stadtteilbeirat in einer Sitzung, welche Projekte eine Förderung erhalten. Nach Beschluss des Beirats überweist die städtische Geschäftsstelle die Fördersumme an den/die Antragssteller*in.

Erfolgreich umgesetzte Projekte sollen auf der städtischen Webseite veröffentlicht werden, um andere Bürger*innen zu inspirieren.

Was wird gefördert?

Es werden gemeinwohlorientierte Projekte und Aktivitäten gefördert, die Bürger*innen für Klimaschutz begeistern und / oder eine positive Auswirkung auf das Klima haben. Diese Projekte können u.a. zu einem klimafreundlichen Wandel im Bereich Mobilität, Erneuerbare Energien, Konsum & (Kreislauf-)Wirtschaft, Grünstrukturen oder soziales Miteinander beitragen.

*Wie werden die Bürger*innen unterstützt und informiert?*

Damit die Idee des Klimabudgets in den Orts- oder Stadtteil getragen wird, ist das Wissen der Stadtteil- und Ortsteilbeirat*innen um die Strukturen, die Vereine, Initiativen und Aktiven im Stadt- bzw. Ortsteil wichtig. Eng begleitet werden sie vom Klima-Team im Amt 31 und den aktiven Ehrenamtlichen aus der Klimabewegung.

Zudem soll eine stadtteil- und ortsteilübergreifende Strategie für die Öffentlichkeits- und Pressearbeit entwickelt werden. Es sollen Informationsmaterialien zur Verfügung gestellt werden, die Aktivitäten und Projekte auf Stadtteil- bzw. Ortsteilebene anregen. In diesem Zuge können Flyer und / oder Plakate mit den wichtigsten Informationen erarbeitet werden. Die städtische Webseite soll Informationen zum Klimabudget, zur Antragsstellung und zu Beispielprojekten geben. Eine aktive Social-Media-Arbeit ist ebenfalls angedacht.

Möglich wären auch Stadtteil-/Ortsteilfeste, Vorträge, Wettbewerbe, Umfragen, Informations- und Austauschveranstaltungen und Guerilla-Marketing-Aktionen. Diese sind jedoch in Abstimmung mit den Beiräten und unter Berücksichtigung der aktuellen Pandemiesituation zu entwickeln.

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Prietz wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 4

VI/045/2021

Anhebung der VGN-Tarife 2022 für die Tarifstufe C in Erlangen

Sachbericht:

Sachbericht

1. Hintergrund

Um die Finanzierung des ÖPNV-Angebots, die Tarifeinheit und damit auch den Bestand des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg VGN als gemeinsame Verbundgesellschaft zu sichern, wurde von allen Aufgabenträgern im Grundvertragsausschuss am 10. Dezember 2020 einstimmig die nachfolgende skizzierte Vorgehensweise zur Tariffortbildung beschlossen.

In der Gesellschafterversammlung am 2. April 2020 hatte der VGN auf Grundlage des VGN-Warenkorbindex eine Tarifierhöhung um 2,61% zum 1. Januar 2021 vorgeschlagen. Da die Mehrwertsteuersenkung im zweitem Halbjahr 2020 aufgrund des sehr hohen Aufwands nicht unmittelbar umgesetzt werden konnte, fand vereinbarungsgemäß die geplante Tarifierhöhung zum Jahresbeginn 2021 nicht statt. Den Fahrgästen wurde somit eine höhere finanziellen Erleichterung (2,61%) anstelle den 1,78% aufgrund der Mehrwertsteuersenkung gewährt. Die Differenz von 0,83 Prozentpunkten wurde vollständig von den Verkehrsunternehmen übernommen. Zum 1. Juli 2021 sollte dann die Tarifierhöhung nachgeholt werden, was ebenfalls nicht erfolgen wird.

Der VGN-Warenkorbindex nur für das Jahr 2022 beträgt 2,82%. Eine Tarifierhöhung zum 1. Januar 2022 müsste daher mit diesem Prozentwert erfolgen, um die Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen auszugleichen.

Nach den Nürnberger Stadtratsbeschlüssen aus dem Jahr 2020, die u.a. das Aussetzen von Tarifierhöhungen bis einschließlich 2022 vorsehen und somit dem Richtungsbeschluss der VGN-Gesellschafterversammlung sowie den bislang in Anwendung befindlichen Atzelsberger Beschlüssen widersprechen, wurde ein Lenkungskreis aus Vertretern der Aufgabenträger (2 Städte, 2 Landkreise), Verkehrsunternehmen, der Regierung als Genehmigungsbehörde und der VGN GmbH gegründet. Die Städte wurden von Herrn OB König (Nürnberg) und Herrn OB Starke (Bamberg) vertreten. Ziel des Lenkungskreises war es, eine gemeinsame Linie zur künftigen Tariffortbildung zu erarbeiten.

Im Lenkungskreis bestand Einigkeit, auch aufgrund der Einlassungen der Landkreise und Verkehrsunternehmen, dass Planungssicherheit und Einheitlichkeit für das Funktionieren des VGN unabdingbar ist. Sprich: Einheitliche Tarifierhöhung im gesamten VGN-Gebiet nach klaren Regeln, also einem indexbasierten Verfahren. Der VGN-Warenkorbindex wird insb. von den Landkreisen und Verkehrsunternehmen, aber auch von etlichen Städten als zielführend angesehen. Er wird aber kritisch geprüft und überarbeitet werden.

Der Lenkungskreis einigte sich für das weitere Vorgehen auf folgende Punkte, welche in der Folge von der Gesellschafterversammlung als Grundsatzbeschluss gefasst wurden:

- Tarifierhöhung zum 1. Januar 2022 um 5,5%
- Räumlich differenzierte und damit ggf. auch niedrigere Tarifierhöhungen sind möglich, vorausgesetzt es erfolgt ein Ausgleich der Grundvertragspartner
- Ab 1. Januar 2023 erfolgt für mindestens vier Jahre eine vertraglich festgeschriebene und nicht aufkündbare Regelung zu einer indexbasierten Tariffortbildung

Im Grundvertragsausschuss am 10. Dezember 2020 wurde dies einstimmig von allen Aufgabenträgern befürwortet und beschlossen, dies den jeweiligen Stadträten bzw. Entscheidungsträgern so zur Beschlussfassung vorzulegen.

Wie eingangs erwähnt, erfolgt damit nach 2020 auch in 2021 keine Erhöhung der VGN-Tarife. Die sich daraus ergebenden Mindereinnahmen tragen erneut die Verkehrsunternehmen. Um zumindest verspätet noch auf das für die Verkehrsunternehmen nötige Tarifniveau zu gelangen, wird die Tarifierhöhung, die regulär im Jahr 2021 bereits angefallen wäre, zusätzlich zur Tarifierhöhung 2022 zum 1. Januar 2022 umgesetzt. Die Erhöhungen 2021 und 2022 zusammen führen zu dem Satz von 5,5%. Aufgrund der Nürnberger Stadtratsbeschlüsse werden die Preisstufen A und K nicht erhöht. Die Stadt Nürnberg wird hierfür, wie im VGN-Grundvertrag vorgesehen, Ausgleichszahlungen über die VGN GmbH an die Verkehrsunternehmen leisten.

Der Forderung aus Erlangen, für die Kliniklinie und die spätere Citylinie, einen nach unten abweichenden Einzelfahrtentarif einführen zu können, wird vom VGN nach folgender Regelung unterstützt. Die Differenz zum reduziertem Einzelfahrtentarif C muss von der Aufgabenträgerin, Stadt Erlangen, an die ESTW ausgeglichen werden. Die hierfür notwendige Abrechnung der Ausgleichszahlung erfolgt nach gleicher Praxis wie beim Tarifausgleich der rabattierten Fahrkarten für ErlangenPass-Inhaber*innen. Unter dieser Maßgabe ist ein günstiger Einzelfahrpreis VGN-konform und bedarf keine weiteren Genehmigung durch die Regierung von Mittelfranken oder weiteren Zustimmung durch die Gremien des VGN.

2. Regularien zur Preisfindung

Die Preisfindung für jede einzelne Fahrausweisart folgt einem festen Verfahren: Zur Erreichung des verbundweiten Erhöhungsfaktors sind in einem ersten Schritt die Stückzahlen der Fahrausweise in den einzelnen Tarifbereichen zu berücksichtigen. Für die Tarifstufe C, die in Erlangen bzw. der Tarifzone 400 Gültigkeit hat, ergibt sich eine durchschnittliche Erhöhung von 5,5 % für 2022.

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. Auswirkungen im Stadtverkehr Erlangen

Der Preis der Einzelfahrkarte für Erwachsene steigt von 2,40 € auf 2,50 € sowie für Kinder von 1,20 € auf 1,30 €. Der Preis des TagesTicket Solo erhöht sich um 30 Cent auf 5,10 €. Das TagesTicket Plus wird um 50 Cent angehoben und kostet künftig 8,30 €. Das Erlanger 4er Ticket für Erwachsene kostet zukünftig 8,70 € (derzeit: 8,20 €) und das 4er Ticket für Kinder 4,30 € (derzeit: 4,10 €). Der Rabatt gegenüber vier Einzelfahrten beträgt dann bei Erwachsenen 1,30 € und bei Kindern 90 Cent.

Die MobiCard ‚7 Tage‘ verteuert sich um 1,00 € auf 18,80 €. Der Preis der MobiCard ‚31 Tage rund um die Uhr‘ steigt um 3,60 € auf 64,30 €. Die MobiCard ‚9 Uhr‘ kostet 2022 dann 52,50 € und damit 3,00 € mehr.

Der Preis der Solo 31 steigt um 3,30 € auf 57,70 €. Die Monatswertmarken Schüler/Azubi werden um 2,30 € auf 43,40 € angehoben. Die Wochenwertmarken Schüler/Azubi kosten 2022 14,50 € und damit 80 Cent mehr als im Vorjahr. Das 365-Euro-Ticket VGN bleibt aufgrund des Festpreises unverändert.

Das beliebte JahresAbo erhöht sich um 2,30 € bzw. 5,54 % auf 43,80 € pro Monat. Auch die Erhöhungen für das Abo 3 auf 54,20 € (+5,65 %), das Abo 6 auf 51,10€ (+5,58 %), das JahresAbo Plus auf 48,20 € (+5,47 %) und das 9-Uhr-JahresAbo auf 26,90 € (+5,49%) liegen im Bereich der durchschnittlichen Erhöhung von 5,5 %.

Der Preis des Bergkirchwehtickets beträgt künftig 18,40 € und steigt damit um 1 €. In der Anlage sind die o.g. Tarife, aber auch alle anderen verbundweiten Tarife für 2022 dargestellt.

Es ist zu beachten, dass die beigefügten Preistafeln noch einen Entwurf darstellen. Aufgrund der bereits erfolgten Vorgespräche kann aber davon ausgegangen werden, dass keine größere Preisänderung mehr erfolgt. Die Tarifergiebigkeit in der Preisstufe C würde unter Annahme ähnlich hoher Verkaufszahlen wie in 2019 dann ca. 435.609 € betragen.

Aufgrund des Beschlusses vom 11. Februar 2021 im Sozial- und Gesundheitsausschuss erhalten ErlangenPass-Inhaber*innen ab dem 1. Juli 2021 eine Ermäßigung von 50% auf die 4er-Tickets, das Solo31 sowie die Abovarianten. Da auch hier, analog zur Preisgestaltung im VGN, die Preise auf 10 Cent gerundet werden, wird bspw. der Preis des 9-Uhr-Abos für ErlangenPass-Inhaber*innen im Jahr 2022 voraussichtlich 13,40 € betragen. Die tatsächliche Festlegung dieser Preise erfolgt jedoch erst im Anschluss der Genehmigung des VGN-Tarifs für 2022.

4. Grundsätzliches

Die Nutzerfinanzierung ist weiterhin eine wichtige Säule bei der Finanzierung des Verkehrsangebotes, welche durch die Tarifstabilität 2020 weiter an Tragkraft verloren hat. Der Kostendeckungsgrad der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH ist in 2019 mittlerweile auf 57% gesunken und wird auch aufgrund der weiterhin steigenden Ausgaben und Auswirkungen der Corona-Pandemie weiter sinken. Das Defizit der Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH wächst damit weiter an. Dies bedeutet auch, dass der Haushalt der Stadt Erlangen zusätzlich zu den Ausgleichszahlungen zur Tarifstabilität 2020 (165.225 Euro pro Jahr), dem Innovationspaket (2022: 276.430 Euro) und dem 365-Euro-Ticket für Schüler*innen und Auszubildende (ca. 200.000 Euro) weiter belastet wird.

Günstige Fahrpreise allein führen nicht zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, wie bspw. Erkenntnisse aus Bonn und Bielefeld zeigen. Verbesserungen des Angebotes zusammen mit Maßnahmen zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs sind deutlich effektiver und damit auch geeigneter, um die eigenen gesteckten Umweltziele zu erreichen. So arbeitet die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH weiter an der Verbesserung des Fahrtenangebots sowie der Kundeninformation und dem Einsatz neuer Busantriebsformen.

Damit der ÖPNV für mehr Menschen eine echte Alternative darstellt, arbeiten zudem alle Partner im VGN daran, das Tarifangebot zu überarbeiten. Im Kontext eines 365-Euro-Tickets soll ein verbundweit geltendes neues Tarifsystem entwickelt werden, welches vor allem Abo-Kunden und Vielnutzer ansprechen soll. Ein erstes Gutachten hierzu steht kurz vor der Beauftragung. Auch eine attraktive Alternative für Selten- und Gelegenheitsnutzer wird derzeit in Form des E-Tarifs entwickelt. Im Jahr 2022 ist hierzu ein verbundweiter Pilot geplant.

5. Weiteres Vorgehen

Die finale Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung des VGN erfolgt am 24. Juni 2021. Nach Zustimmung durch den Stadtrat ist vorgesehen, dass die Geschäftsführer der ESTW Stadtverkehr GmbH dann ein zustimmendes Votum abgeben werden.

Die finale Beschlussfassung im Grundvertragsausschuss des VGN und die Stimmabgabe des Vertreters des Stadtrats sind am 15. Juli 2021 vorgesehen.

Es ist vorgesehen, dass der Aufsichtsrat der ESTW am 19. März 2021 den Vorstand als Vertreter der Erlanger Stadtwerke AG bevollmächtigt, in der Gesellschafterversammlung der ESTW Stadtverkehr GmbH der Tarifierhebung zuzustimmen.

Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

Abstimmung:

abgesetzt

TOP 5

613/072/2021

Antrag 024/2021 des Stadtteilbeirates Ost: Fahrplanänderung Buslinie 293

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 024/2021 beantragt der Stadtteilbeirat Ost die Rücknahme der Änderung der Linienführung der Buslinie 293 und die Erläuterung der Gefahrensituation sowie die frühzeitige Beteiligung des Stadtteilbeirates bei zukünftigen Änderungen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Änderung der Linienführung der Buslinie 293 ist auf die steigende Anzahl an Unfällen und Gefahrensituationen im Bereich Doris-Ruppenstein-Str. / Luise-Kiesselbach-Str. und der daraus resultierenden Gefährdungsanzeige des Betriebsrates der Erlanger Stadtwerke (ESTW) zurückzuführen. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs musste die Linienführung in kurzer Zeit geändert werden, weshalb eine vorzeitige Beteiligung nicht möglich war. In der Mitteilung zur Kenntnis 613/037/2020 hat die Verwaltung am 20.10.2020 über die notwendige Änderung informiert.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Bezugnehmend auf die konkrete Benennung der Gefahrenlage weist die Verwaltung auf die Stellungnahme der ESTW in Anlage 2 hin. Diese beleuchtet außerdem, dass in diesem Zusammenhang eine Zurücknahme der Änderungen unter den aktuellen Gegebenheiten nicht erfolgen kann.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Es soll vorerst ein Austausch zwischen dem Stadtteilbeirat Ost und der ESTW stattfinden. Die Verwaltung sagt dies zu.

Abstimmung:

vertagt

TOP 6

613/073/2021

Antrag 025/2021 der ÖDP Fraktion: Rufbusse in Erlangen

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 025/2021 beantragt die ÖDP-Stadtratsfraktion die Informationen und Hintergründe zu der Einführung von Rufbuslinien mit dem letzten Fahrplanwechsel.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bezugnehmend auf die Beantwortung der 19 Fragen zur Umstellung wird auf die Anlage 2 (Stellungnahme der ESTW Stadtverkehr) verwiesen, in welcher diese einzeln beantwortet werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die umgestellten Maßnahmen werden fortlaufend evaluiert und die Nachfrage beobachtet. Mögliche Anpassungen werden auf dieser Basis in Abstimmung mit den ESTW geprüft.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Es soll vorerst in den betroffenen Ortsbeiräten behandelt werden. Die Verwaltung sagt dies zu.

Herr Beirat Brock regt an, die Einrichtung von Fahrten zwischen Schallershof und Frauenaarach zu prüfen. Die ESTW sagt dies zu.

Abstimmung:

vertagt

TOP 7

611/024/2020

**Antrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste Nr. 139/2020
Grundsatzbeschluss für mehr Bäume in der Stadt**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stadtratsfraktion der Grünen Liste beantragt, dass grundsätzlich

- bei allen Straßenbaumaßnahmen und -planungen mehr Begrünung und Straßenbäume, möglichst als Allee, umgesetzt werden,
- im Zuge der zugehörigen planerischen Überlegungen den Belangen der Straßenraumbegrünung z.B. gegenüber den Belangen des ruhenden Verkehrs der Vorrang in der Abwägung eingeräumt wird sowie
- vermehrt Lösungen zum baulichen Leitungsschutz zum Einsatz kommen, um mehr Straßenbäume zu ermöglichen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zu diesem Sachverhalt fasste der UVPA in seiner Sitzung am 10.12.2019 einen einstimmigen Beschluss (Vorlagennummer 773/049/2019/1), dessen Anlass eine Reihe von Fraktionsanträgen, u.a. ein gemeinsamer Antrag der Fraktionen von SPD und Grüner Liste zu „Mehr Grün in der Stadt“ waren. In Ziffer 2. dieses Beschlusses wird u.a. bei Neu- und Umplanungen im Bereich von Straßen und Plätzen entsiegelten Flächen, der Begrünung sowie dem Erhalt und der Pflanzung von Bäumen ein wesentlicher Stellenwert eingeräumt.

Darüber hinaus setzte sich der UVPA in den Beratungen zum Haushalt 2021 am 17.11.2020 (Vorlagennummer 773/014/2020) mit einem Antrag der Grünen Liste Nr. 329/2020 „Mehr Begleitgrün schaffen“ auseinander.

Für die Verwaltung haben demnach der Erhalt von Baumbestand und die Pflanzung neuer Bäume eine hohe Priorität auf allen Maßstabsebenen und in allen Planungs- und Realisierungsphasen. Die sich ergebenden Handlungsspielräume differenzieren sich im Weiteren je nachdem, ob es sich um eine Neuanlage, eine vollständige Bestandserneuerung oder lediglich um kleinteilige Anpassungsmaßnahmen von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen handelt.

Unbenommen der o.g. Zielstellung, die angesichts des Klimawandels und der hiermit einhergehenden Erfordernisse der Klimaanpassung zunehmend an Bedeutung gewinnt, werden auch künftig bei einer Vielzahl von Planungen Zielkonflikte und Nutzungskonkurrenzen, vor allem im Bestand weiterhin auftreten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Um diesem Anspruch noch umfassender und transparenter Rechnung zu tragen, sind aus Sicht der Verwaltung folgende Aspekte künftig zu beachten:

- Zu Beginn der Planung sind die jeweiligen Ziele so eindeutig und abschließend wie möglich zu definieren. Diese sind unter besonderer Beachtung von Straßenbäumen und Beteiligung der betreffenden Fachdienststellen ggf. zu priorisieren, insbesondere wenn Zielkonflikte zu erwarten sind.
- Im Rahmen der Planung sind möglichst frühzeitig bei nicht zu vermeidenden Zielkonflikten Alternativen und ihre Folgewirkungen aufzuzeigen. Dies gilt z.B. im Hinblick auf Leitungsumverlegungen bzw. baulichem Leitungsschutz. Für eine Entscheidungsfindung sind die zeitlichen Auswirkungen, die entstehenden Kosten und die Kostenträger jeweils zu benennen.
- Verwaltungintern erarbeitet derzeit eine Arbeitsgruppe Ausbaustandards im Straßenraum, in welcher diesbezügliche planerische und bauliche Lösungen soweit wie möglich thematisiert und standardisiert werden sollen.

Vor diesem Hintergrund besteht aus Sicht der Verwaltung derzeit für einen Grundsatzbeschluss kein Bedarf.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Protokollvermerk:

Frau Beirätin Fuchs stellt den Antrag unter II. Nr. 3 Punkt 1 der Beschlussvorlage folgenden Satz zu ergänzen: „Jeder Baum, der gefällt werden muss, ist zu ersetzen.“

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung unter Ziff. II Begründung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste Nr. 139/2020 vom 15.07.2020 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 14 gegen 0

TOP 8

611/036/2021

Neubau Büchenbacher Anlage - Antrag des Stadtteilbeirat Büchenbach Nr. 422/2020 vom 25.11.2020

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Stadtteilbeirat Büchenbach stellt den Antrag (siehe Anlage 1), dass der geplante Baukörper in der Odenwaldallee in seiner Kubatur verkleinert wird, ein Gesamtkonzept (unter Einbeziehung der Öffentlichkeit) für den öffentlichen Raum entwickelt wird und ein gewerblicher Nutzungsmix zur Steigerung der Lebensqualität im Viertel geschaffen wird.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In allen Erlanger Stadtteilen übersteigt die Nachfrage nach Wohnraum das Angebot bei Weitem. Aus diesem Grund muss neuer Wohnraum geschaffen werden. Durch eine maßvolle Nachverdichtung innerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges soll dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Genüge getan werden.

In der Sitzung am 25.06.2020 wurde durch den Stadtrat der Aufstellungsbeschluss für die Änderung des Bebauungsplans Nr. 402 im Regelverfahren nach § 8 Baugesetzbuch (BauGB) gefasst. Im Bebauungsplan wird eine maximale Höhe der Bebauung festgesetzt und geregelt werden. Dem Aufstellungsbeschluss ging eine umfassende Auseinandersetzung des Vorhabenträgers mit einer Vielzahl von öffentlichen Diskussionen voraus, unter anderem im Rahmen des laufenden ISEK-Prozesses in der Winterwerkstatt 2020.

Für die städtebauliche Entwicklung zwischen Odenwaldallee und Büchenbacher Anlage wurde ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt, um eine qualitativ hochwertige Grundlage für die Planung zu schaffen und eine verträgliche städtebauliche Dichte überprüfen zu können.

Um eine Verträglichkeit innerhalb bestehender städtebaulicher Strukturen und eine Akzeptanz der Bewohnerschaft zu gewährleisten, sollen im Rahmen des Planungsprozesses Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen werden, welche über das baurechtlich erforderliche Minimum hinausgehen.

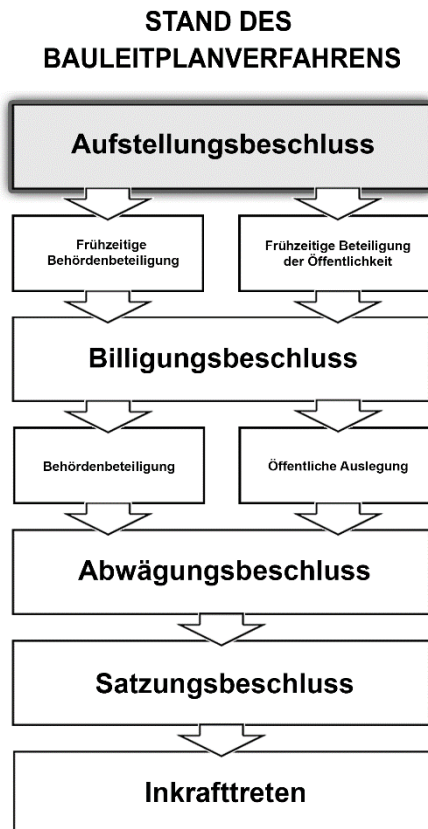
Die Verwaltung arbeitet in enger Abstimmung mit den Planern und dem Vorhabenträger an einer städtebaulich verträglichen Lösung. Dazu gehört auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie die Sicherung der Nahversorgung und weiteren gewerblichen Nutzungen für die Bewohnerschaft in Büchenbach-Nord (in Verbindung mit dem Bauvorhaben der GEWOBAU mit dem in Aufstellung befindlichem 4. Deckblatt zum Bebauungsplan 199). Die oft geäußerten Sorgen bezüglich der geplanten Geschossigkeit waren bereits Gegenstand der Beratungen zum Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans in der Sitzung des Stadtrats vom 25.06.2020. Sie werden auch weiterhin Gegenstand der Planung sein.

Wie den Berichten zum ISEK-Prozess von Frau Sonnabend (in der Diakonischen Runde am 15.10.2020, im UVPA am 08.12.2020 und am 12.11.2020 im digitalem Stadtteilforum Büchenbach-Nord) zu entnehmen war, ist in diesem Jahr eine Planungswerkstatt mit mehreren Planungsbüros für die Umgestaltung der „Neuen Mitte“ Büchenbach-Nord zur Gestaltung des öffentlichen Raumes vorgesehen. Dieses Konzeptverfahren schließt eine breite Mitwirkungsmöglichkeit für Bewohnende und lokale Akteure ein. Es wird darauf gehofft, wieder möglichst viele Bürger*innen für dieses Teilnahmeverfahren aktiv gewinnen zu können. Die Stadtteil-Werkstatt 56nord wird zum gegebenen Zeitpunkt über die Planungswerkstatt „Neue Mitte“ informieren.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Verfahren zur Aufstellung des 5. Deckblatt zum Bebauungsplan 402 – Nahversorgungszentrum Odenwaldallee – befindet sich noch am Anfang. Zukünftig wird es noch die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit in mindestens zwei Schritten geben (vgl. Abbildung zum Verfahrensstand). Alle im Rahmen der formellen und informellen Beteiligungen der Öffentlichkeit zum 5. Deckblatt des Bebauungsplan 402 – Nahversorgungszentrum Odenwaldallee – eingehenden Stellungnahmen werden im weiteren Verfahren geprüft und dem zuständigen Gremium des Stadtrats zur Entscheidung vorgelegt werden.



Dabei werden die jeweils aktuellen Stände des Planentwurfs der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und die Möglichkeit zur Information, Erörterung und Abgabe einer Stellungnahme gegeben. Die Stadt wird diese Stellungnahme des Stadtteilbeirates Büchenbach im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit aufnehmen und in die Abwägung des Stadtrates mit vorlegen.

Zusätzlich sollen auch über die gesetzlich geforderten Beteiligungsmöglichkeiten hinausgehende Möglichkeiten zur Beteiligung der Bewohner*innen geschaffen werden. Durch die Corona-Pandemie kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht konkret in Aussicht gestellt werden, wie und wann diese Veranstaltungen stattfinden können. Sobald Sicherheit über die genaue Durchführung dieser zusätzlichen Beteiligungen besteht, wird die Öffentlichkeit umgehend darüber informiert werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Ausführungen der Verwaltung werden zu Kenntnis genommen
2. Der Antrag 422/2020 des Stadtteilbeirat Büchenbach ist hiermit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 9

611/041/2021

**Fraktionsantrag Nr. 393/2020 der SPD-Fraktion und der Grünen Liste
Stadtratsfraktion vom 29.10.2020: Neue Konzepte für die Artenvielfalt in Städten:
Bauen für Mensch und Tier (Animal-Aided Design)**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die SPD-Fraktion und die Grüne Liste Stadtratsfraktion beantragen, dass:

- die Verwaltung im UVPA berichtet, inwiefern die Ideen des Forschungskonzepts Animal-Aided Design bereits in Erlangen umgesetzt und verbessert werden können.
- das Konzept als Grundlage für zukünftige Planungen aufgenommen wird bzw. zunächst ein Modellprojekt durchgeführt wird.
- Animal-Aided Design in die Ausschreibungstexte städtebaulicher Wettbewerbe und der Beurteilungen im BkB einfließen soll.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Das Forschungskonzept Animal-Aided Design beruht auf der Idee, das Vorkommen von Tieren als Teil der Gestaltung der Freiräume integrativ zu planen. Hierbei geht es in erster Linie nicht um den Schutz seltener Arten, die im Planungsgebiet bereits vorkommen, sondern darum schon im Voraus Zielarten auszuwählen, die aktiv gefördert werden sollen und dessen Habitatansprüche erfüllt werden sollen. Die jeweilige Planung erfolgt somit unter Berücksichtigung dieser Ansprüche. (Quelle: Technische Universität München/Universität Kassel/Bundesamt für Naturschutz 2019: Animal-Aided Design im Wohnumfeld – Einbeziehung der Bedürfnisse von Tierarten in die Planung und Gestaltung städtischer Freiräume)

Grundlage für den Naturschutz und damit auch für den Artenschutz stellt in der Stadtplanung der Flächennutzungsplan mit integrierten Landschaftsplan der Stadt Erlangen dar. Durch die Landschaftsplanung werden u.a. raumbezogene Zielvorstellungen des Arten- und Biotopschutzes auf der Ebene der Flächennutzungsplanung bzw. durch die Grünordnungsplanung durch rechtsverbindliche Festsetzungen in Bebauungsplänen soweit rechtlich möglich umgesetzt. Adressiert werden hierbei nicht einzelne Arten, sondern Verbände von Tierarten innerhalb eines Biotops. Ein Beispiel hierfür sind Festsetzungen von Ortsrandbegrünungen in den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nr. 464 und Nr. 469. Hier werden auf Ebene der Bauleitplanung grünordnerische Festsetzungen zur entsprechenden Bepflanzung und Ausgestaltung der Bereiche getroffen, die durch ihre Beschaffenheit als Lebensraum für einen Verbund von Zielarten dienen und deren Habitatansprüche erfüllen sollen.

Der Arten- und Biotopschutz geht dennoch über die Möglichkeiten der Bauleit- und Landschaftsplanung hinaus.

Bei der Planung und bei der Entwicklung von Maßnahmen wird auf das Arten- und Biotopschutzprogramm der Stadt Erlangen zurückgegriffen. Dieses stellt ein rechtlich unverbindliches und fachlich abgestimmtes Konzept des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar. Darin sind die grundsätzlichen Ziele des Arten- und Biotopschutzes sowie die verschiedenen Lebensräume in Erlangen enthalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Baugesetzbuch regelt im §9 abschließend die Festsetzungsmöglichkeiten in Bebauungsplänen. Auf Grund dieses rechtlichen Rahmens können grundsätzlich keine expliziten Festsetzungen zu einzelnen Arten getroffen werden, jedoch, wie oben aufgeführt, zu deren Habitaten bzw. Biotopen. Regelungen in städtebaulichen Verträgen ergänzen dies. Lediglich für speziell geschützte Arten besteht diese Möglichkeit (SaP).

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag Nr. 393/2020 vom 29.10.2020 der SPD-Fraktion und der Grünen Liste Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 10

611/043/2021

Fraktionsantrag Nr. 044/2021 der Klimaliste Erlangen: Umgestaltung Theaterplatz zu einer repräsentativen Grünanlage - Rückbau der Auto-Stellplätze, Entsiegelung sowie umfassende Begrünung und Renaturierung

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Klimaliste Erlangen beantragt die Erarbeitung eines Konzepts zur Umgestaltung des Theaterplatzes zu einer repräsentativen Grünanlage. Ziel ist der Rückbau der Auto-Stellplätze und eine großflächige Entsiegelung, Renaturierung und Begrünung des Theaterplatzes. Darüber hinaus beantragt die Klimaliste Erlangen die Durchführung eines Ideenwettbewerbs unter Beteiligung der Bürger*innen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Frühjahr 2014 wurde das Thema einer Neugestaltung des Theaterplatzes bereits durch einen Vortrag der Verwaltung im Rahmen der „Altstadtdialogie“ angestoßen. Zur weiteren Diskussion um die Art und Weise der Umgestaltung des Theaterplatzes fand am 28.04.2015 ein Bürgerworkshop im Redoutensaal statt, zu dem der Oberbürgermeister und das Referat für Planen und Bauen alle Bürgerinnen und Bürger eingeladen hatten.

Im Rahmen dieses Workshop wurden verschiedene Varianten – Parkplatz, Tiefgarage, grüner Platz, Kindergartenstandort sowie Erweiterung Theater oder Kunstmuseum besprochen und diskutiert. Das Ergebnis war aber, dass es zu keinem konsenziellen Ziel, welches umgesetzt werden soll, gekommen ist.

Gegenwärtig laufen durch die Verwaltung planerische Aktivitäten zum Zollhausplatz, Egidienplatz, Rudeltplatz und zur Odenwaldallee / Büchenbacher Anlage.

Darüber hinaus hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 26.11.2020 den Fahrplan „Klima-Aufbruch“ in Erlangen (Beschluss Nr. 31/040/2020) einschließlich der Klima-Maßnahmen in Anlage 2 „Klima-Aufbruch in Erlangen – Sofortmaßnahmen für die Gesamtstadt“ beschlossen: Die Maßnahme „L1: Entsiegelung von städtischen Plätzen“ sieht die Erarbeitung einer Prioritätenliste durch die Verwaltung vor, welche städtischen Plätze im Zuge einer Um- und Neugestaltung ganz oder teilweise entsiegelt werden können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wie in der Mitteilung zur Kenntnis (Vorlagennummer 611/042/2021) beschrieben, wird folgendes Vorgehen verfolgt:

Die Verwaltung hat mit einer Bestandaufnahme und Kategorisierung der städtischen Plätze begonnen und erarbeitet im Anschluss eine Prioritätenliste, welche Plätze im Zuge einer Um- bzw. Neugestaltung ganz oder teilweise entsiegelt werden können.

Die Liste wird u.a. den Besiktas- und Rathausplatz, den Kurt-Eisner-Platz, den Herdegenplatz, aber auch weitere Plätze im Erlanger Stadtgebiet beinhalten (siehe hierzu u.a. die Beschlüsse des UVPA in den Sitzungen 19.01.2021/17.11.2020 zu den Anträgen der FDP Nr. 398/2020 vom 05.11.2020 und der Klimaliste Erlangen Nr. 296/2020 vom 12.10.2020).

Unter Federführung der Abteilung Stadtplanung wird eine Arbeitsgruppe innerhalb der Verwaltung diese Prioritätenliste erarbeiten. In einer ersten Phase, welche zum derzeitigen Stand bis zur Sommerpause reichen wird, sollen alle Plätze im Stadtgebiet identifiziert werden, die Berücksichtigung in dieser Liste finden sollen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Protokollvermerk:

Ergänzend zur Beschlussvorlage wird der Änderungsantrag Nr. 070/2021 als Tischaufgabe aufgelegt.

Herr Stadtrat Hornschild stellt den Änderungsantrag, wie er im aufgelegten Änderungsantrag Nr. 070/2021 aufgeführt ist („Bei einer Umgestaltung ... sowie einige Behindertenparkplätze erhalten.“).

Dieser Antrag wird **mit 2:12 Stimmen** im UVPA **abgelehnt**. Der Fraktionsantrag Nr. 070/2021 gilt damit als bearbeitet.

Herr Stadtrat Hornschild stellt den Antrag, den zweiten Satz des Antragstextes („Der Antrag Nr. 044/2021 ... ist damit bearbeitet.“) zu streichen.

Der Vorsitzende lässt getrennt über die zwei Sätze des Antragstextes abstimmen:

Der **erste Satz** wird **mit 14:0 Stimmen** im UVPA **einstimmig beschlossen**.

Der **zweite Satz** wird **mit 12:2 Stimmen** im UVPA **mehrheitlich beschlossen**.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 044/2021 der Klimaliste Erlangen vom 15.02.2021 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 11

613/057/2020

**Berichtsantrag Umweltfreundliche Mobilität Schule/Kita - SPD-Fraktionsantrag
195/2020 vom 29.09.2020**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag 195/2020 beantragt die SPD einen Bericht zu dem aktuellen Stand des Projekts „umweltverträgliche Mobilität für KiTa und Schule“. Dabei werden Fragestellungen

bezüglich der Entwicklung der bereits eingerichteten und neuen Hol- und Bringzonen sowie der Organisation von Laufgemeinschaften aufgeworfen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Rahmen des Projektes „Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ wurde im April 2018 eine Hol- und Bringzone für die Loschge-Grundschule am Theaterparkplatz eingerichtet und im September 2019 eine weitere Hol- und Bringzone an der Theodor-Heuss-Anlage für die Michael-Poeschke-Schule (vgl. 613/183/2018 und 613/257/2019). Begleitend zur Einführung der Zonen wurden verschiedene Aktionen durchgeführt, um eine sichere und umweltverträgliche Schulwegmobilität zu fördern. Neben verschiedenen Aktionen im Unterricht wurden Informationsflyer an die Eltern ausgegeben (vgl. Anlagen 2 und 3).

Im Anschluss durchgeführte Beobachtungen haben ergeben, dass die Hol- und Bringzonen gut angenommen werden. Die Verkehrssicherheit im direkten Eingangsbereich der Grundschulen konnte erkennbar verbessert werden. Schüler*innen, die an den Hol- und Bringzonen abgesetzt werden, gehen meist den restlichen Weg zur Schule eigenständig und werden so zum Zufußgehen animiert.

Aktuell wird in Zusammenarbeit mit der Schulleitung, dem Schulverwaltungsamt und der Polizei für die Adalbert-Stifter-Grundschule ebenfalls eine Hol- und Bringzone geplant und Anfang des Jahres 2021 umgesetzt. Anschließend soll die Einrichtung einer Hol- und Bringzone für die Friedrich-Rückert-Grundschule bzw. das Ohm-Gymnasium geprüft werden. Im Bereich vieler weiterer Erlanger Schulen kommt es durch Eltern-Hol- und Bringverkehr zu erheblichen Behinderungen und Gefährdungen von Schulkindern. Um dem zu begegnen, prüft die Verwaltung fortlaufend weitere Standorte für Hol- und Bringzonen. Die Förderung der umweltverträglichen Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan festgeschrieben und wird weiterhin vorangetrieben.

Die Verwaltung bewirbt Laufgemeinschaften bisher nicht gesondert. Von Seiten der Polizeiinspektion Erlangen wird intensiv für umweltfreundliche Mobilität und insbesondere für Laufgemeinschaften an Schulen geworben. Neben einem Schulwegtraining für Schüler*innen werden außerdem Eltern über sichere Schulwege informiert.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung erkennt die Bedeutung der Förderung der umweltverträglichen Mobilität von Kindern und Jugendlichen für die angestrebte Verkehrswende. Daher wird das Projekt „Förderung der autofreien Mobilität von Kindern und Jugendlichen“ weitergeführt und im Zuge der bislang positiven Erfahrungen werden weitere Hol- und Bringzonen für Erlanger Schulen eingerichtet.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag der SPD Nr. 195/2020 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 12

613/059/2020

Westausgang Bergkirchweihgelände: Wegeverbreiterung für Entfluchtung und Rettungsweg

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Um Schadensereignisse im Rahmen der Erlanger Bergkirchweih zu vermeiden bzw. um deren Ausmaß zu minimieren wurde ein Sicherheitskonzept für die Bergkirchweih erarbeitet – siehe MzK II/212/2013 vom 21.02.2013.

Im Sicherheitskonzept zur Bergkirchweih wurde u.a. der notwendige Bedarf zur Umplanung des Westausganges festgestellt. Eine Personenstromanalyse ist demnach zu dem Ergebnis gekommen, dass der wichtige sich verjüngende Fluchtweg (An den Kellern) im Bereich des Entlas-Kellers auf der Höhe der Ochsen- und Bratwurstbraterei bzw. unterhalb des ehemaligen Kitzmann-Zeltes – jetzt Kitzmanns Berggarten – nicht hinreichend breit ist. Dieses Defizit erfordert eine Überplanung einer Reihe städtischer Flächen am Westzugang des Festgeländes.

Laut Sicherheitskonzept zur Bergkirchweih soll in die Planung der Westaufgang zum Festgelände aus Richtung Bayreuther Straße, der bisherige Standort der WC-Container, der Rettungsweg im Verlauf des westlichen Astes der Bergstraße zum Böttigersteig und der Hauptweg An den Kellern im Bereich der Ochsen- und Bratwurstbraterei des Entlas-Kellers sowie unterhalb des ehemaligen Kitzmann-Zeltes im Anschluss an den Böttigersteig einbezogen werden.

Ziel der Planung am Westausgang Bergkirchweihgelände ist die Aufweitung des vorhandenen „Flaschenhalses“ (Wegeverbreiterung), um eine geordnete, geregelte Entfluchtung auf städtischen Grund zu realisieren.

Beim Ausbau des Westausgangs des Bergkirchweihgeländes sind daher **folgende Anforderungen zu erfüllen bzw. Zwangspunkte zu beachten** – siehe hierzu auch **Anlage 1:**

- Gemäß Sicherheitskonzept (Personenstromanalyse) ist für die **Entfluchtung** der Bergkirchweih am Westausgang (von An den Kellern zur Bayreuther Straße) eine Wegebreite von insgesamt 5,00 m erforderlich.
Die vorhandenen Wege am Westausgang haben derzeit Breiten zwischen 2,17 m und 3,40 m und müssen daher erheblich verbreitert werden.
Im unteren Abschnitt des Westausgangs kann die Entfluchtung zu beiden Seiten der Kapelle erfolgen, sodass hier durch die beiden nutzbaren Wege in Summe eine gesamte Wegebreite von mehr als 5,00 m zur Verfügung steht.
- Die **Feuerwehr** muss mit ihren Einsatzfahrzeugen das Bergkirchweihgelände (An den Kellern) von der Bayreuther Straße aus erreichen können.
- Die **Feuerwehr** muss mit ihren Einsatzfahrzeugen die vorhandenen Gebäude am Böttigersteig erreichen können, auch wenn die Zufahrt über An den Kellern wegen der Bergkirchweih oder wegen zahlreicher Baumaßnahmen am Festgelände nicht möglich ist. Daher ist eine Zufahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr von der Bergstraße zum Böttigersteig erforderlich.
- Für die Bergkirchweih müssen mobile **WC-Container** aufgestellt werden können und eine entsprechende Anlieferung mit Lkw muss möglich sein. Ebenso sollen die Keller für **Lieferfahrzeuge** von der Bayreuther Straße aus erreichbar sein.
- Am Bergkirchweihgelände ist generell ein großer **Baumbestand** vorhanden. Der Eingriff in das Bestandsgrün soll so gering wie möglich gehalten werden.

- Der Westausgang des Bergkirchweihgeländes wird durch mehrere **Privatgrundstücke** begrenzt, auf die die Stadt Erlangen keinen Zugriff hat. Die notwendigen Maßnahmen können nur auf städtischem Grund erfolgen.
- Bei einem Ausbau soll das Gefälle der neuen Wege ähnlich wie im Bestand verbleiben, also nicht steiler werden. Aufgrund der vorhandenen **Topografie** am Bergkirchweihgelände können jedoch am Westausgang keine barrierefreien Wege hergestellt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung hat nun zusammen mit einem fachkundigen Ingenieurbüro für diese schwierige Aufgabe mehrere Varianten erarbeitet und untersucht:

Variante 1

Hier wurde zunächst untersucht, ob für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr eine Zufahrt zum Böttigersteig direkt von der Bayreuther Straße geschaffen werden kann. Aufgrund der spitzwinklig zusammentreffenden Wege würde dies zu einem enorm großen Kreuzungsbereich mit großer Flächenversiegelung führen. Zudem entstünden dort im Kurvenbereich aufgrund der topografischen Gegebenheiten sehr starke Neigungen, die nicht befahrbar wären. Eine direkte Zufahrt der Feuerwehr von der Bayreuther Straße zum Böttigersteig ist daher nicht möglich. Diese Variante wird somit nicht weiterverfolgt.

Variante 2

Hier wurde der Fluchtweg - wie naheliegend - geradlinig von An den Kellern Richtung Bayreuther Straße geführt und auf 5,00 m verbreitert – siehe **Anlage 2**.

Dies führt dazu, dass aufgrund der topografischen Gegebenheiten im Fluchtweg starke Neigungen entstehen, sodass hier Treppenanlagen eingesetzt werden müssen. Dadurch können Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge wie auch Lieferfahrzeuge zu den Kellern das Bergkirchweihgelände von der Bayreuther Straße aus nicht erreichen. Daher kann diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

Variante 3

In Anlehnung an den Bestand werden hier die Wege auf lediglich 3,00 m verbreitert und der Versatz im Verlauf der Fluchtwege wird beibehalten, damit sich das Gefälle der Fluchtwege nicht vergrößert. Zusätzlich werden zwei Treppenanlagen eingefügt, um die erforderliche Fluchtwegebreite von 5,00 m in Summe zu erreichen – siehe **Anlage 3**.

Von allen untersuchten Varianten ist bei dieser Variante der Verlust an Bestandsbäumen am größten. Die weitere Prüfung hat auch gezeigt, dass dieser neue Weg zwar von Transportern von der Bayreuther Straße zum Bergkirchweihgelände (An den Kellern) befahren werden kann, nicht jedoch von den größeren Feuerwehr-Einsatzfahrzeugen.

Da die Feuerwehr somit das Bergkirchweihgelände von der Bayreuther Straße aus nicht erreichen kann, kann diese Variante nicht weiterverfolgt werden.

Variante 4

Hier werden die Wege auf die erforderlichen 5,00 m verbreitert und der Versatz im Verlauf der Fluchtwege wird beibehalten, damit sich das Gefälle der Fluchtwege nicht vergrößert. Es sind hier somit keine Treppenanlagen erforderlich – siehe **Anlage 4**.

Sowohl Lieferfahrzeuge als auch die Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge können von der Bayreuther Straße über diesen Weg das Bergkirchweihgelände (An den Kellern) erreichen. Im Ausbaubereich wird auch die Wegeverbindung von der Bergstraße zum Böttigersteig so

gestaltet, dass die Feuerwehr ihn befahren kann. Ebenso ist die Anlieferung und das Aufstellen der mobilen WC-Container möglich.

Für die Herstellung der Wegeverbreiterung müssen jedoch vier Bestandsbäume gerodet werden. Es werden zwei Baum-Ersatzpflanzungen direkt am Westausgang erfolgen, zwei weitere Baum-Ersatzpflanzungen werden an geeigneter Stelle auf dem Bergkirchweihgelände vorgenommen. Die im Rahmen der Vorplanung durch das beauftragte Ingenieurbüro durchgeführte Kostenschätzung ergibt einen Finanzierungsbedarf in Höhe von ca. 263.000 €.

→ **Da nur hiermit die Anforderungen an die Entfluchtung und an die Feuerwehr-Rettungswege erfüllt werden, ist die Variante 4 die einzige umsetzbare Lösung.**

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach der Beschlussfassung im UVPA wird die vorliegende Planung (Variante 4) vertieft ausgearbeitet (Entwurfs- und Ausführungsplanung). Vorbehaltlich der Bereitstellung von HH-Mitteln und der Verfügbarkeit von Baufirmen ist eine Umsetzung dieser Maßnahme frühestens 2022 möglich.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Die Verbreiterung der Wege führt zu einer größeren **Flächenversiegelung** als bisher.

Der Erhalt der **vier betroffenen Bäume** wurde von der Verwaltung eingehend untersucht:

Die Bäume 481, 3078 und 3081 sind derzeit als vital einzustufen. Der einst prägende Baum 3044 mit großem Stammumfang leidet bereits an verschiedenen Schädigungen (u.a. Pilzbefall) und wurde bereits massiv zurückgeschnitten. Es werden jährlich Zugversuche durchgeführt, um die Standsicherheit zu prüfen und so die Standfestigkeit für ein weiteres Jahr zu bestätigen. Baum 3044 hat lediglich noch eine maximale Lebensdauer von etwa zehn Jahren, ist nicht mehr zukunftsfähig und kurz- bis mittelfristig abgängig.

Die Wurzeln ragen aktuell bereits jeweils 40-50 cm über den Fahrbahnrand hinaus. Bereits im Bestandsweg verursachen die Wurzeln Brüche im Asphalt („Stolperfallen“). Für die bauliche Herstellung der Fahrbahn mit ausreichend tiefem Fahrbahnaufbau im Untergrund sowie für die deutliche Verbreiterung der Wege ist ein Eingriff bis dicht an die Baumstämme erforderlich, sodass das Wurzelwerk der Bäume zwangsläufig massiv geschädigt wird und die Bäume somit nicht erhalten werden können. Dies bestätigen auch die Erfahrung aus vergleichbaren Maßnahmen am Bergkirchweihgelände.

➔ **Die erforderliche Verbreiterung der Flucht- und Rettungswege am Westausgang des Bergkirchweihgeländes ist ohne Rodung von vier Bäumen nicht möglich.**

Die sich im Rahmen dieser Maßnahme ergebenden Baum-Ersatzpflanzungen werden mit EB 77 und Amt 31 abgestimmt und zum Zusammenhang mit der Projektumsetzung realisiert. Wie bei den bisherigen Ersatzpflanzungen wird bei der Planung ein besonderes Augenmerk auf eine nachhaltige Standortwahl gelegt.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten geschätzt: **ca. 263.000 €** bei IPNr.: 541.860

- Straßen- und Wegebau (inklusive Beleuchtung) ca. 227.000 €
- Baum-Ersatzpflanzungen ca. 36.000 €

Sachkosten: € bei Sachkonto:

Personalkosten (brutto): € bei Sachkonto:

Folgekosten € bei Sachkonto:

Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind gemäß Entwurf des Investitionsprogramms zum Haushalt 2021 derzeit wie folgt vorgesehen: 2021 30.000,- €
2022 200.000,- €
- sind nicht vorhanden

Ergebnis/Beschluss:

Am Westausgang des Bergkirchweihgeländes werden die Wege gemäß Anlage 4 ausgebaut und verbreitert.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage 4) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 9 gegen 5

TOP 13

613/065/2021

Optimierung Ampelschaltung Südkreuzung; Antrag 426/2020 aus der 2. Sitzung des Stadtteilbeirates Süd vom 30. September 2020

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Seitens des Stadtteilbeirates Süd wird beantragt, die Schaltung für Fußgänger, Radfahrer und Autoverkehr an der Südkreuzung zu optimieren. Die Verwaltung erklärt dazu folgendes:

Kfz-Verkehr:

Die Schaltung ist bereits optimiert. Es werden je nach Verkehrsaufkommen tageszeitabhängig verschiedene Umlauf- und Grünzeiten geschaltet. Es findet eine verkehrsabhängige Bemessung sowie ein Meldungs austausch mit den Nachbaranlagen statt. Der Busverkehr wird entsprechend der Forderung, den Umweltverbund zu stärken, aus allen Richtungen vorrangig bedient. Immer wieder auftretende Störungen im Verkehrsfluss sind oft in Umleitungen seitens der Autobahnen begründet oder größeren Baumaßnahmen (z.B. Siemens-Campus) geschuldet.

Fußgänger / Radfahrer:

Bei geteilten Furten wäre es sicherlich generell wünschenswert, wenn diese in einem Zug ohne Halt auf den Mittelinseln überquert werden könnten. Die Vielzahl an Teil-Furten, welche man an diesem komplexen Knotenpunkt passieren muss, können aber aufgrund der Knotengeometrie und des Steuerungsablaufes nie immer gleichzeitig und passend für jede denkbare Wegebeziehung Grün geschaltet werden. Ein Halt auf einer der Mittelinseln kann mit keiner Steuerung komplett ausgeschlossen werden. Man bleibt zwangsläufig immer irgendwann bzw. irgendwo „hängen“.

Aufgrund von Beschwerden wurden einige Wegebeziehungen schon dahingehend verändert, dass immer, wenn eine (Teil-)Furt Grün bekommen kann, dieses auch geschaltet wird. Sprich: es werden jetzt deutlich mehr und längere Grünzeiten gegeben, während diese vorher sozusagen „künstlich länger auf Rot“ gehalten wurden, obwohl oft kein Kfz-Verkehr vorhanden war. Dadurch können v.a die Fußgänger teilweise in der Gegenrichtung bereits schon loslaufen, während Radfahrer die Fahrbahn oft nur stückchenweise überqueren können. Dies wird als längere Wartezeit empfunden.

Ausblick:

Optimierungen an der Steuerung für Kfz, Busse und dem nichtmotorisierten Verkehr werden auch zukünftig sukzessive im laufenden Geschäft umgesetzt. Die Querungen über diesen komplexen Knotenpunkt werden im Zuge des Baus der StUB baulich sicherlich anders gestaltet werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Begründung:*

Ständige sukzessive Verbesserungen der gesamten Steuerung für alle Verkehrsarten, insbesondere des Umweltverbundes und Fußgänger/Radfahrer.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Ergebnis/Beschluss:

Die notwendigen Anpassungen an der Ampelschaltung Südkreuzung werden im laufenden Geschäft durchgeführt. Der Antrag 426/2020 aus der Sitzung des Stadteilbeirates Süd vom 30. September 2020 ist abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 14

613/068/2021

**1.000-Bügel-Programm - Standort- und Umsetzungskonzept für neue
Fahrradanlehnbügel in der Erlanger Innenstadt**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In einer 6-wöchigen Bürgerbeteiligung konnten Interessierte vom 22. September bis zum 03. November 2020 in einer Onlinekarte Standortvorschläge für neue Fahrradbügel in der Erlanger Innenstadt einreichen. Die Onlinebeteiligung ist ein integraler Bestandteil des vom UVPA beschlossenen 1.000-Bügel-Programmes (613/322/2020 & 613/015/2020) und ermöglicht, die Planungen der Stadtverwaltung mit den alltäglichen Bedürfnissen der Erlanger Radfahrer*innen in Einklang zu bringen und neue Vorschläge einzubinden. Das vorliegende Standortkonzept ist daher die Symbiose aus den zahlreichen Vorschlägen im Rahmen der Bürgerbeteiligung mit einer darauf aufbauenden fachlichen Standortprüfung und internen Abstimmung durch die Verwaltung.

Das Standortkonzept des 1.000-Bügel-Programms stellt einen wichtigen Baustein zur Förderung des Radverkehrs dar, da der Ausbau attraktiver und sicherer Abstellmöglichkeiten für Radfahrende forciert wird. Dies entspricht als elementarer Teil den Anforderungen der Radfahrenden nach einem einfach, direkten, intuitiven und bequemen Radverkehrssystem als Ganzen. Weiterhin unterstützt das Konzept folgende wesentliche Ziele des beschlossenen Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 (613/062/2020):

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split sowohl für den Binnen- als auch für den Gesamtverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Förderung des Verkehrsmittels Fahrrad und Etablierung der Fahrradstadt Erlangen
- Aufstockung sicherer und leicht zugänglicher Fahrradparkmöglichkeiten
- Ordnung des Fahrradparkens
- Steigerung der Zugänglichkeit zum Fahrrad
- Förderung des Fußverkehrs durch Freihalten der Gehwege
- Erhöhung der Barrierearmut auf den Gehwegen
- Bedarfsorientierte und nachhaltige Nutzung des öffentlichen Raumes
- Senkung der Lärm- und Abgasbelastung durch implizite Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Förderung der klimaschonenden bis klimaneutralen Verkehrsmittel des Umweltverbundes

In den angesprochenen Zielen wird deutlich, dass in Überlagerung mit der Ausrufung des Klimanotstandes (13/313/2019) die Förderung des Radverkehrs folglich auch der konsequenten Begegnung und aktiven Begleitung des Klimawandels sowie der Förderung einer zukunftsfähigen, flächensparenden, nachhaltigen und vor allem günstigen sowie einfachen Fortbewegung dient.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Über die Website <https://geodaten.erlangen.de/fahrradbuegel/> konnten Interessierte in einem vorab festgelegten Umgriff der Erlanger Innenstadt per Mausclick Standorte für Fahrradbügel vorschlagen. Dabei war es möglich, die Anzahl der Bügel (kleine Anlage 1-5 Bügel, mittlere Anlage 6-10 Bügel, große Anlage 11-15 Bügel) sowie einen Bedarf an Lastenradbügel anzugeben. Über eine Kommentarfunktion konnte der Vorschlag konkretisiert werden. Weiterhin konnten bereits gemachte Bürger*innenvorschläge mit einem „Gefällt mir“ markiert werden. Die Stadtverwaltung zieht aufgrund der regen Beteiligung eine sehr positive Bilanz: Es gingen 257 Standortvorschläge ein und es wurden 5546 „Gefällt mir“-Angaben zu eingetragenen Standortvorschlägen vergeben. Die Stadtverwaltung bedankt sich ausdrücklich bei den Erlanger Bürger*innen für die rege Teilnahme und die zahlreichen, guten Ideen.

Schwerpunkte der Vorschläge sowie der „Gefällt mir“-Angaben sind entlang der Achse vom Martin-Luther- bis zum Beşiktaş-Platz sowie auf dem Bohlen- und dem Lorlebergplatz. Anhand dem großen Interesse an dem Beteiligungsformat zeigt sich zum einen, wie wichtig es den Bürger*innen ist, ihr Fahrrad sicher und komfortabel in der Innenstadt abstellen zu können. Zum anderen offenbart es den hohen Bedarf an hochwertigen Fahrradabstellanlagen. Neben einer reinen verkehrlichen Verbesserung wird mit der Umsetzung des 1.000-Bügel-Programms darin auch eine Förderungsmaßnahme zur generellen Attraktivierung der Innenstadt gesehen.

Die Verwaltung hat die eingegangenen Standortvorschläge aus der Bürgerbeteiligung auf ihre Umsetzungsfähigkeit sowie nach verkehrsplanerischen und städtebaulichen/-gestalterischen Aspekten hin überprüft. Dabei spielten folgende Kriterien für die Überprüfung der Standorte eine wichtige Rolle:

- auf dem Gehweg abgestellte Fahrräder
- weitere ungeordnet abgestellte Fahrräder
- überfüllte Abstellanlagen
- Lage an stark frequentierten Orten (z.B. Fußgängerzone, Einzelhandel, Restaurants, Bars, etc.)
- Lage an spezifischen Zielorten (z.B. Ärztehaus, Kindergarten, etc.)
- Standort als Park & Bike möglich
- Hohes Pendlerpotential/-aufkommen
- Großes Bewohneraufkommen/Alltagsparken

In Summe konnten 156 Standorte für neue Fahrradbügel identifiziert werden (s. Anlage 1). Die Standorte können mit ca. 1.700 Fahrradbügeln ausgestattet werden, wobei in Ersatzstandorte und neue Standorte unterschieden wird. An 32 Ersatzstandorten werden veraltete und unsichere Felgenklemmer entfernt und durch ca. 640 zeitgemäße und sichere Anlehnbügel ersetzt, was eine Kapazitätssteigerung um etwa 80 % bedeutet. 1.050 neue Anlehnbügel werden an 124 neuen Standorten errichtet. In der Gesamtplanung sind 155 Fahrradbügel als Lastenradbügel vorgesehen. Nach dem vorliegenden Planungskonzept erhalten etwa 385 Fahrradbügel eine Überdachung und an 8 Standorten ist eine Doppelstockanlage eingeplant. 140 Kfz-Parkplätze werden zu 1.600 sicheren Fahrradparkplätzen (entspricht 800 Bügel) umgewidmet und erhalten dadurch eine platzsparende und klimaschonende Funktion. Bei der konkreten technischen Planung wird möglichst platzsparend vorgegangen, um die Beanspruchung von bereits genutzten Flächen des öffentlichen Raumes (z.B. Gehwegflächen, Sondernutzungsflächen) gering zu halten.

Lastenradbügel

Um dem steigenden Nutzeraufkommen von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern zu entsprechen und diese v.a. für Familien einfache und kostengünstige Möglichkeit der Fortbewegung zu fördern, werden im Konzept Bügel für Lastenfahrräder/Fahrräder mit Anhängern etwa im Verhältnis 10:1 berücksichtigt. D.h., pro 10 Fahrradbügel wird ein Lastenradbügel installiert (s. Anlage 2). Schwerpunktmäßig sind Lastenradbügel an Zielen des täglichen Bedarfs geplant (Einzelhandel, Arzt, Bildungseinrichtungen, etc.), was auch den Ideen der Bürger*innen zu entnehmen ist.

Überdachung

Zur Förderung des Radverkehrs im Alltags- und Pendlerverkehr ist an ausgewählten Standorten eine Überdachung vorgesehen. Dadurch wird für Langzeitparker und Pendler eine sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeit geschaffen. Die Überdachung erfolgt in einer qualitativ hochwertigen Ausführung, um die angemessene städtebauliche und stadtgestalterische Integration zu gewährleisten. Insgesamt ist dies bei ca. 385 Fahrradbügeln geplant.

Doppelstockanlagen

An 8 Standorten sind überdachte, qualitativ hochwertige Doppelstockanlagen geplant. Die Standorte weisen einen hohen Bedarf an Abstellmöglichkeiten oder eine Pendlerfunktion auf, bieten aber nur begrenzte räumliche Möglichkeiten. Das Parken auf zwei Ebenen schafft eine hohe Abstellkapazität auf kleinem Raum. An diesen Standorten wurde darauf geachtet, dass ausreichend sicherer Rückraum zum Benutzen der Anlage vorhanden ist, um die Sicherheit der Nutzer zu garantieren.

Fahrradparkhäuser

Die hohe Anzahl getätigter Standortwünsche und „Gefällt mir“-Angaben zu Vorschlägen am Rathaus-, dem Hugenotten- sowie dem Schloss- und Marktplatz weisen auf massiv fehlende Abstellmöglichkeiten für Radfahrende hin. Ein Umstand, der auch der Stadtverwaltung hinlänglich bekannt ist. Gerade an städtebaulich sensiblen Plätzen ist es aber aus stadtgestalterischer sowie aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll, den öffentlichen Raum mit Fahrradbügeln und Überdachungen zu überladen. Allerdings ist es gerade an den hochfrequentierten Standorten notwendig, eine Überdachung zu errichten. Das vorliegende Standortkonzept kann daher nicht die Nachfrage an sicheren und wetterfesten Radabstellplätzen erfüllen. Aus Sicht der Stadtverwaltung ist es zielführend, perspektivisch in diesen Bereichen zwei bis drei Fahrradparkhäuser in Bestandsimmobilien einzurichten. Hierfür sind weitergehende Planungen notwendig, die nicht im Umfang des 1.000-Bügel-Programmes geleistet werden können. Die Errichtung eines Fahrradparkhauses kann im Umfang der Entwicklung des Großparkplatzes geprüft werden, wo ein Fahrradparkhaus westlich von Gleis 4 zielführend ist. Eventuell wäre die Umsetzung eines Modellprojektes zum automatischen Fahrradparken denkbar. Der Kostenrahmen würde sich hierbei im Bereich von etwa 500.000,- € bewegen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das erarbeitete Standortkonzept erfüllt die weiter oben dargestellten Ziele des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 und ist eine direkte Antwort auf den Klimanotstand. Das übergeordnete Handlungsziel ist es, einerseits mit einem kurzfristig umsetzbaren Schritt den Radverkehr sowie parallel den Fußverkehr zu fördern, um andererseits als langfristiges Resultat ein aktives Management im Zeichen des Klima-Aufbruchs zu stärken. Das Konzept wird zusätzlich in der nächsten AG Rad vorgestellt und der Stadtteilbeirat Innenstadt wird mit dieser Vorlage beteiligt.

Mit erfolgtem Beschluss erstellt die Stadtverwaltung sukzessive die technischen Planungen der einzelnen Standorte, erledigt die Beschaffung der BÜgel und setzt diese um. Dabei wird einer festgelegten Priorisierung gefolgt, die auf einer Abstufung entlang den Kriterien hohe Dringlichkeit, schnelle Umsetzbarkeit und niedriger Planungsaufwand basiert. Es wurden dabei angesichts der aktuellen personellen und finanziellen Ausstattung vier Kategorien vergeben (s. Anlage 3), deren Umsetzung gestaffelt in den Jahren 2021/22, 2023, 2024 und später geschieht.

Derzeit wird die Verwaltung im Rahmen der vorhandenen personellen und finanziellen Möglichkeiten rund 250 BÜgel pro Jahr neu- oder umbauen und somit in den vier Projektjahren ca. 1.000 BÜgel realisieren. Die grob geschätzten Investitionsmittel für 1.000 Fahrradbügel und die Überdachung von ca. 385 Fahrradbügel in Höhe von rund 770.000,- € verteilen sich dabei auf die Projektjahre 2021-2024 und sind bereits im Investitionsplan 2021 ff vorgesehen. Die weiteren 700 genannten Fahrradbügel können nur dann in einem zeitlich vertretbaren Kontext realisiert werden, wenn sowohl die personellen Möglichkeiten (zusätzlicher Bautrupps und technische Sachbearbeitungen), als auch die finanziellen Mittel erweitert werden. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Beschlussvorlage zum Radentscheid hingewiesen (OBM/002/2021). Das 1.000-Bügel-Programm ist somit ein wesentlicher Bestandteil zur Umsetzung des Zukunftsplans Fahrradstadt.

Die Onlinekarte aus der Bürgerbeteiligung wird während der Umsetzungsphase aktuell gehalten. Die Standorte des 1.000-Bügel-Programmes werden dort verzeichnet und in den Kategorien in Planung, in Umsetzung sowie fertig gestellt dargestellt. Aufgrund der positiven Resonanz der Bürgerbeteiligung und der erhöhten Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen in den Erlanger Stadt- und Ortsteilen wird die Stadtverwaltung in weiteren Abschnitten ein ähnliches Vorgehen für das gesamte Stadtgebiet durchführen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, direkte Förderung des Radverkehrs, indirekte Förderung des Fußverkehrs
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: (grobe Kostenabschätzung für 1.000 Bügel und Überdachungen für 385 Bügel)	€ ca. 770.000,-	bei IPNr.: 541.8411 und 546.460
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. 541.8411 und 546.460
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Wunderlich wünscht die Vertagung des Tagesordnungspunktes. Es soll aufgezeigt werden an welchen Stellen wie viele Stellplätze für die Fahrradanhänger wegfallen. Um den Prozess nicht aufzuhalten, schlägt der Vorsitzende vor, den Beschluss zu fassen und vor Umsetzung eines Standortes, bei dem Parkflächen wegfallen, wird der Ausschuss informiert. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Prietz stellt folgenden Änderungsantrag: „Wir setzen uns das Ziel, alle Standorte 2021 und 2022 umzusetzen.“

Dieser Antrag wird **mit 4:10 Stimmen** im UVPA **abgelehnt**.

Ergebnis/Beschluss:

Die Umsetzung des Standortkonzeptes des „1.000-Bügel-Programmes“ für neue Fahrradanhänger in der Innenstadt wird beschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Errichtung der Fahrradanhänger im Rahmen der vorhandenen personellen Möglichkeiten nach der in der Sachverhaltsdarstellung angegebenen Priorisierung sukzessive umzusetzen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 15

613/070/2021

Überarbeitung der Stellplatzsatzung; Antrag 384/2020 der GL-Fraktion

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 384/2020 beantragt die GL-Fraktion die Überarbeitung der Stellplatzsatzung mit Berücksichtigung bzw. Einarbeitung diverser Kriterien wie z. B. Erhöhung der Stellplätze für Fahrräder sowie der Anzahl der Ladestationen für E-Mobilität.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die aktuelle Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen wurde zuletzt im Jahr 2016 punktuell überarbeitet. Nach fachlicher Prüfung aus verkehrlicher und stadtplanerischer Sicht ist festzustellen, dass anhand der Entwicklungen insbesondere in Zusammenhang mit dem Klimaschutz eine Anpassung und Aktualisierung der Satzung notwendig erscheint. Auch der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP) kommt zu diesem Ergebnis (vgl. 613/062/2020).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auf dieser Grundlage wird die Verwaltung infolge des Beschlusses mit der Überarbeitung der Stellplatzsatzung mit nachfolgend beschriebenem Vorgehen beginnen.

Die Stellplatzsatzung wird zunächst aus verkehrlicher und stadtplanerischer Perspektive überprüft. Darauf aufbauend werden Empfehlungen ausgesprochen, welche Inhalte entfallen bzw. welche Kriterien neu aufgenommen werden sollten. Hierfür ist die Vergabe eines Gutachtens an ein qualifiziertes Büro vorgesehen. Diese erfolgt voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021. Im Anschluss werden die beschriebenen Prüfschritte durchgeführt, Empfehlungen ausgearbeitet und mit der Verwaltung abgestimmt, so dass diese dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt werden können.

Auf dieser Basis wird anschließend die aktualisierte Stellplatzsatzung ausgearbeitet und zum Beschluss vorgelegt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, anhand des in der Sachverhaltsdarstellung beschriebenen Vorgehens, die Stellplatzsatzung zu überarbeiten.
2. Der Antrag 384/2020 der GL-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 16

613/071/2021

Antrag der Grünen Liste Fraktion, der ÖDP Fraktion, der Klimaliste und der Freien Wähler Nr. 017/2021 sowie Antrag der SPD Fraktion Nr. 433/2020: Verkehrsführung in der Goethestraße

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Mobilitätsplan der Stadt Erlangen 2030 (VEP; 613/062/2020) hat u.a. zum Ziel den Umweltverbund zu stärken und den Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu reduzieren. Ein umfassendes ÖPNV-Konzept sowie detaillierte Plannetze für den Fuß- und Radverkehr geben dabei die Entwicklungsrichtung vor. Das ÖPNV-Konzept sieht langfristig eine Reduzierung der Zahl der Busse in der Goethestraße vor. In den Plannetzen ist sie als Fußweg zweiter Ordnung und für den Radverkehr als städtische Hauptroute definiert. In Bezug auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Goethestraße nach dem Hauptverkehrsstraßennetz den untergeordneten Straßen zugeordnet. In Summe bedeutet dies aus verkehrlicher Sicht, dass der Umweltverbund in der Goethestraße gestärkt und der MIV, hier v.a. der größtenteils widerrechtliche Durchgangsverkehr, reduziert werden soll. Dies bedeutet zudem eine Unterstützung des Klima-Aufbruches der Stadt Erlangen (31/040/2020), denn dadurch werden in der Goethestraße klimaschonende Verkehrsarten gefördert und gleichzeitig die Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert. Dies stützt zudem die stadtgestalterische Wirkung sowie Wahrnehmung in dem städtebaulich sensiblen Bereich, hebt die Aufenthaltsqualität sowie Verkehrssicherheit und stärkt damit die Innenstadt als Einzelhandelsstandort.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der Goethestraße kommt es trotz der geltenden Durchfahrtsverbote zu einem beträchtlichen Durchgangsverkehr von ca. 650 Durchfahrten/Tag (Zählstandort am Bahnhof). Die bekannte Problematik wird durch einen multipel gewachsenen Bestandszustand, der keine klare und intuitive Verkehrsführung vorgibt, begünstigt. Erstens ist die Beschilderung entlang der Achse Hauptstraße, Heuwaagstraße, Goethestraße nur schwer verständlich und z.T. inkonsistent (s. Anlage 3). Zweitens ist als logische Konsequenz daraus die geltende Verkehrsführung nicht eindeutig und intuitiv (s. Anlage 4). Kurz und knapp lässt sich zusammenfassen, dass die Verkehrsregelungen der Goethestraße nicht mit der Gestaltung zusammenpassen und daher auch keine intuitive Nutzung durch die Verkehrsteilnehmenden erlauben. Vielmehr stützen sie latent ein regelwidriges Verhalten, auch wenn dies nicht beabsichtigt ist. Dies stellt des Weiteren ein Problem für die subjektive Verkehrssicherheit sowie die Ordnung des Verkehrs dar.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die beschriebene Situation verlangt nach einer grundsätzlichen Überprüfung und Anpassung. Ausgangspunkt der Überlegungen der Stadtverwaltung ist daher, wie die definierte Funktion der Goethestraße im Verkehrssystem des Mobilitätsplanes (VEP) mit der Gestaltung der Infrastruktur zusammengebracht werden kann. Die Verwaltung erarbeitete hierfür vier grundlegende Handlungsoptionen:

- **Busspuren:** Durch das Anlegen von Busspuren wird die Goethestraße als ÖPNV-Achse hervorgehoben. Die Busspuren werden für Taxis, Lieferverkehr, Radfahrer und Elektrokleinstfahrzeuge freigegeben.

- Fahrradstraße: Durch das Anlegen einer Fahrradstraße wird die Goethestraße als Fahrradachse hervorgehoben. Die Fahrradstraße wird für Busse, Taxis und Lieferverkehr freigegeben.
- Beschilderung und Markierung: Die vorhandene Beschilderung wird auf ein nötiges Maß reduziert sowie besser platziert und dimensioniert. Markierungslösungen werden unterstützend aufgebracht.
- Parkplätze: Die Kfz-Parkplätze in der Goethestraße werden neuen Nutzungen, wie Verbreiterung Fußwege, Lieferzone, Fahrrad-Parkplätze zugeführt.

Bei allen Möglichkeiten wird, die Ziele des Mobilitätsplanes (VEP) aufgreifend, das Verkehrssystem dementsprechend angepasst. Die vier Grundvarianten können teilweise auch aufeinander aufbauend bzw. gebündelt geplant und umgesetzt werden. Die Stadtverwaltung wird mit Beschluss die erörterten Handlungsmöglichkeiten mit Blick auf verkehrsplanerische und stadtgestalterische Umsetzbarkeit sowie vorbehaltlich rechtlicher Möglichkeiten anhand von Variantenvergleichen vertieft prüfen und ein Umsetzungskonzept erarbeiten.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, Förderung des Umweltverbundes
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die erläuterten Handlungsoptionen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Goethestraße anhand von Variantenvergleichen vertieft zu prüfen und ein Umsetzungskonzept auszuarbeiten.

Die Anträge 017/2021 und 433/2020 sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 17

614/013/2021

Antrag 135/2020 der CSU Fraktion, Stärkung des Einzelhandels und Handwerks! Schaffung von "Lieferantenparkplätzen"

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag 135/2020 hat die CSU-Fraktion beantragt, dass die Möglichkeit der Ausweisung von „Lieferantenparkplätzen“ oder „Be- und Entladeflächen“ im Stadtgebiet geprüft werden soll.

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes (VEP) wurde bereits die Wichtigkeit von Lieferzonen identifiziert. Aus rechtlicher Sicht bestünde die Möglichkeit entweder eingeschränkte Haltverbote (Z 286) oder Lieferverkehrszonen (Z 283 i. V. m. ZZ „Lieferverkehr frei“) auszuweisen. Während das eingeschränkte Haltverbot auch der Privatperson zur Nutzung offen steht, ist die Lieferverkehrszone dem gewerblichen Lieferverkehr vorbehalten. In der Vergangenheit hat die Verwaltung bereits mehrere Lieferverkehrszonen ausgewiesen, von denen jedoch nicht alle funktioniert haben. Die mittlerweile aufgelöste Lieferverkehrszone in der Goethestraße, Ecke Innere Brucker Straße, wurde in der Regel zum „normalen“ Parken durch Pkws benutzt. Zwar wird hier durch den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung regelmäßig kontrolliert, eine ständige Überwachung kann jedoch nicht gewährleistet werden. Zudem darf auf allen Straßen, an denen kein „absolutes“ Haltverbot ausgewiesen ist und die Durchfahrt der Feuerwehr gewährleistet ist, die rechtmäßige Möglichkeit des Entladens auf der Fahrbahn.

Dies bedeutet, dass die Örtlichkeit der jeweiligen Lieferverkehrszone sehr genau geprüft werden muss. Unter anderem ist eine Voraussetzung dafür, dass sich mehrere Geschäfte an einem Ort befinden, die beliefert werden müssen. Es ist nicht zu erwarten, dass Lieferanten kleinere Wege in Kauf nehmen, sondern in der Regel eher direkt vor dem Gebäude stehen und Be- bzw. Entladen

werden.

Daher funktionieren erfahrungsgemäß Lieferverkehrszonen nur an wenigen Plätzen.

Die Verwaltung hat deshalb in der Vergangenheit die Schaffung von Lieferverkehrszonen oft auf Anregung von Gewerbetreibenden vorgenommen, was jedoch nicht immer möglich ist. Einerseits fallen in Abhängigkeit der Aufstellart (Längs/ Quer) zwei – drei Parkplätze weg, andererseits ist eine geeignete Häufung der Geschäfte nicht immer in der Nähe der jeweiligen Lieferverkehrszone. Zuletzt wurde deshalb eine Lieferverkehrszone vor dem Gebäude Hauptstraße 100 ausgewiesen.

Wie bereits in der Vergangenheit wird die Verwaltung weiterhin geeignete Plätze für Lieferverkehrszonen suchen und ausweisen. Im Rahmen des Parkraumkonzeptes Innenstadt werden weitere Standorte für Lieferverkehrszonen geprüft.

Anregungen der Gewerbetreibenden oder der Orts- bzw. Stadtteilbeiräte werden hierbei gerne entgegengenommen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

ja, positiv*

ja, negativ*

nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

ja*

nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Thurek regt an, dass es für Handwerker einfacher ist, wenn keine kennzeichenbezogene Sondernutzungserlaubnis ausgestellt wird.

Die Verwaltung erläutert, dass vor ca. 5 Jahren im Austausch mit der Kreishandwerkerschaft das Verfahren - bis zu den rechtlichen Grenzen - vereinfacht wurde. Diese Grenzen sollen dem Stadtrat aufgezeigt werden, um zu klären, ob eine kennzeichen-unabhängige Sondernutzungserlaubnis rechtlich überhaupt zulässig ist.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 135/2020 der CSU-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 18

614/014/2021

**Antrag 438/2020 der Erlanger Linken und Grünen Liste Stadtratsfraktion;
Anwohnerparkausweis soll auch auf Bezahlparkplätzen gelten**

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen werden?)

Gemäß der VwV zu § 45 StVO, Rn. 32, dürfen in Bewohnerparkgebieten werktags von 9.00 bis 18.00 Uhr nicht mehr als 50%, in der übrigen Zeit nicht mehr als 75% der zur Verfügung stehenden Parkfläche für die Bewohner reserviert werden.

Ausgestaltet werden können die Parkflächen einerseits als reine Bewohnerparkplätze,

andererseits auch als Mischfläche (Befreiung von der Pflicht, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomat zu bedienen).

Bereits jetzt sind einige Straßenzüge dementsprechend beschildert (z. B. Friedrichstraße, Schuhstraße u. a.).

Die Ausweisung als Mischfläche darf jedoch nicht dazu führen, dass faktisch keine freien Parkplätze für die Besucher der Bewohner und Geschäfte mehr vorhanden sind.

Dies könnte insbesondere in Bereichen, in denen die ausgegebenen Bewohnerparkausweise die vorhandenen Bewohnerparkplätze übersteigt, zur Rechtswidrigkeit des Bewohnerparkgebietes führen.

Insofern wird als Quote in den Bewohnerparkgebieten empfohlen, 50 % reine Bewohnerparkplätze, 40% Mischflächen und 10% freie Parkplätze einzurichten. Dies lässt gerade in Gebieten, bei denen die Zahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise die Zahl der Bewohnerparkplätze erheblich übersteigt, auch Platz für Besucher der Bewohner und Geschäfte.

Die Prüfung aller zehn Bewohnerparkgebiete stellt einen erheblichen Arbeitsaufwand dar und ist kurzfristig nicht zu leisten. Die Aufgabe muss deshalb auf mehrere Jahre verteilt werden. Die Aufgabe soll im III. Quartal 2021 begonnen, und im Laufe der folgenden vier Jahre abgeschlossen werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung prüft in den vorhandenen zehn Bewohnerparkgebieten die Ausweisung neuer Mischflächen bis zu einer Quote von 40% der gesamt im Bewohnerparkgebiet vorhandenen Parkplätze. Der Antrag Nr. 438/2020 der Erlanger Linken und der Grünen Liste ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

TOP 19

614/018/2021

Antrag 435/2021, Verkehrsregelungen in der Hertleinstraße, Fließbachstraße und Michael-Vogel-Straße, Ausweisung einer Einbahnstraße

Sachbericht:

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag vom 14.12.2020 wurde beantragt, dass die Straßen Hertleinstraße (Süd nach Nord), Fließbachstraße (Ost nach West) und Michael-Vogel-Straße (Nord nach Süd) als Einbahnstraßen (mit Radverkehr in Gegenrichtung) ausgewiesen werden sollen. Während der Zeit der Baustelle in der Äußeren Brucker Straße 2020 hat sich die Einbahnstraßenregelung in der Hertleinstraße (Süd nach Nord) und der Michael-Vogel-Straße (Nord nach Süd) bewährt. Die Fließbachstraße war während des Baustellenbetriebes keine Einbahnstraße.

Verwaltungsseitig wird die Ausweisung der Fließbachstraße als Einbahnstraße als nicht sinnvoll angesehen. Die Ausweisung würde zu erhöhten Umwegen führen. Es ist notwendig für den Verkehrsfluss, an Beginn, Ende und an Kreuzungen von Einbahnstraßen eine Durchlässigkeit in beide Richtungen für den Verkehr zu ermöglichen.

Verwaltungsseitig wird deshalb vor dem Hintergrund, dass die Michael-Vogel-Straße als Fahrradstraße ausgewiesen ist, als Lösung vorgeschlagen, dass nur die Michael-Vogel-Straße als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Süden) ausgewiesen wird. Durch die Wegnahme des Gegenverkehrs verbessert sich die Situation für den Radfahrer deutlich, da insbesondere der Begegnungsverkehr zwischen Kfz wegfällt, der aufgrund der beidseitigen Parker immer wieder zu Problemen führt. Durch den Verzicht auf die Ausweisung der Hertleinstraße als Einbahnstraße wird zudem der Kfz-Verkehr in der Michael-Vogel-Straße reduziert. Dies kommt ebenfalls dem Radfahrer zugute. In der Hertleinstraße könnte dies zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen.

In dem Zusammenhang mit der Umplanung wird auch die Gestaltung der Fahrradstraße gemäß dem Erlanger Standard vorgenommen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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

Protokollvermerk:

Dem Vorsitzenden des Stadtteilbeirats Anger/Bruck wird ein Rederecht eingeräumt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Der Stadtteilbeirat-Vorsitzende regt an, dass in der Hertleinstraße eine Einbahnstraße eingerichtet wird und entsprechende Haltebuchten (sogenannte „Hol-/Bring-/Verladezonen“) mit eingeplant werden. Die Verwaltung sagt die Berücksichtigung von Haltebuchten zu.

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Prietz wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

vertagt

TOP 20

Anfragen

Sitzungsende

am 16.03.2021, 20:05 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Gensler

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne/Grüne Liste-Fraktion:

Für die ödp-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft FDP/FWG:

Für die Ausschussgemeinschaft Klimaliste Erlangen/Erlanger Linke: