

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

(UWPA/004/2022)

## **über die 4. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 26.04.2022, 16:00 - 21:25 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 - 16:00 Uhr**

- siehe Anlage -

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

6. Mitteilungen zur Kenntnis

- |      |   |                |
|------|---|----------------|
| 6.1. | Ausweitung der Fußgängerzone in den westlichen Bereich der Südlichen Stadtmauerstraße                               | II/WA/016/2022 |
| 6.2. | Bebauungsplan Nr. D 265 - Campingstraße - hier: Bauvorhaben Bischofsweiherstraße/Pirolweg - Aktueller Planungsstand | 611/106/2022   |
| 6.3. | Umsetzung Grundsatzbeschluss Solare Baupflicht hier: Regel-Festsetzung  | 611/108/2022   |
| 6.4. | Verbandsumlage des Zweckverbands VGN für das Haushaltsjahr 2022   | 613/154/2022   |
| 6.5. | Goldzertifizierung der Stadt Erlangen zum "fahrradfreundlichen Arbeitgeber"   | 613/156/2022   |
| 6.6. | Niederschrift der 2. Sitzung 2022 der AG Rad  | VI/126/2022    |
| 6.7. | Förderung von Lastenrädern für ErlangenPass Inhabende   | VI/124/2022    |
| 6.8. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge  | VI/127/2022    |

7. Landschaftspflegeverband Mittelfranken – mit der Stadt Erlangen  
aktiv für Naturschutz- und Landschaftspflege 31/137/2022  
**Die Vorstellung des Landschaftspflegeverbandes beginnt um 17  
Uhr.**  
.  
Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
8. Klimaschutzmaßnahmen bei der GEWOBAU; I/003/2022  
hier: SPD-Fraktionsantrag Nr. 427/2020 und Antrag der Klimaliste Nr.  
378/2021
9. Änderung der Taxitarifordnung; Verordnung zur Änderung der 30/038/2022  
Verordnung über Beförderungsentgelte und  
Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt  
Erlangen
10. Stadtgestaltung: Sitzbankradar - Handlungsempfehlung zur 610.3/044/2022  
Umsetzung der Standortvorschläge
11. 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. E 232 - Südlicher Ahornweg - 611/061/2021  
mit integriertem Grünordnungsplan;  
hier: Billigungsbeschluss
12. Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg Masterplanung 611/103/2022  
Südgelände  
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen sowie  
Fraktionsantrag Nr. 221/2021 der Grünen Liste  
Kriterien und ökologische Vorgaben bei den Bebauungsplänen im  
Uni-Südgelände  
**Die Unterlagen werden nachgereicht.**
13. Unterquerungsbauwerk BAB A73 zur Verbindung von der 611/109/2022  
Regnitzstadt in den Wiesengrund
14. Antrag 347/2021 des Jugendparlaments: Antrag auf durchgängiges 613/142/2022/1  
Fahren der Buslinie 287 nach Steudach
15. Zukunftsplan Fahrradstadt: Ausweisung der Universitätsstraße als 613/155/2022  
Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden; hier: Positionierung  
Parkplätze  
**Die Unterlagen werden nachgereicht.**
16. Fahrradfreundliche Schulen: Servicestationen für Pendler\*innen; VI/125/2022  
Antrag 393/2021 der Fraktion Grüne Liste
17. Konzept städtebauliche Integration möglicher 613/155/2022  
Lärmschutzmaßnahmen an der  
Bundesautobahn A 73 zwischen Erlangen Nord und Erlangen  
Eltersdorf PET/023/2022

18. Zwischenstand Fahrplan Klima-Aufbruch 31/140/2022
19. Anfragen

## **TOP 6**

### **Mitteilungen zur Kenntnis**

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

##### **Protokollvermerk:**

1. Die Verwaltung wirbt dafür, sich für das Stadtradeln vom 27.06. bis 17.07.2022 anzumelden.
2. Die Verwaltung beantwortet die Anfrage von Frau Stadträtin Wunderlich zur Auflageanzahl des Flyers „Klimaaufbruch“ aus der März-UVPA-Sitzung. Es wurden 75.150 Flyer gedruckt und 73.090 (alle Erlanger Haushalte) Flyer verteilt.

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

##### **Protokollvermerk:**

1. Die Verwaltung wirbt dafür, sich für das Stadtradeln vom 27.06. bis 17.07.2022 anzumelden.
2. Die Verwaltung beantwortet die Anfrage von Frau Stadträtin Wunderlich zur Auflageanzahl des Flyers „Klimaaufbruch“ aus der März-UVPA-Sitzung. Es wurden 75.150 Flyer gedruckt und 73.090 (alle Erlanger Haushalte) Flyer verteilt.

## **TOP 6.1**

**II/WA/016/2022**

### **Ausweitung der Fußgängerzone in den westlichen Bereich der Südlichen Stadtmauerstraße**

Im Rahmen des Projektes WerkRaum Erlangen, das zum Ziel hat, die Innenstadt attraktiver zu machen, ist die Verlängerung der Fußgängerzone in den westlichen Teil der Südlichen Stadtmauerstraße vorgeschlagen worden. Die Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar. Sie erhöht die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt.

Auf Höhe des Anwesens Hauptstraße 1 (Freilauf Outdoor & Vaude Store) findet im Kreuzungsbereich Südliche Stadtmauerstraße / Nürnberger Straße / Hauptstraße reger Park- und Durchgangsverkehr statt. Von der Schuhstraße aus östlicher Richtung kommend, beginnt die Fußgängerzone bereits an der Kammererstraße, Lieferverkehr ist von 18.30 Uhr bis 10.30 Uhr frei. Aufgrund der durchgängigen Sichtachse zur Goethestraße wird die Nürnberger Straße im Bereich des Gebäudes Hauptstraße 1 häufig von PKWs in beiden Richtungen überfahren.

Von Westen aus der Goethestraße kommend ist die Südliche Stadtmauerstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, die Fußgängerzone beginnt erst auf Höhe des Anwesens Nürnberger

Straße 1. Dies suggeriert entlang des Gebäudes Hauptstraße 1 Parkflächen, welche tagsüber unerlaubterweise gut genutzt werden. Für diesen Bereich gilt ein Parkverbot.

Vor diesem Hintergrund wird zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich die Fußgängerzone bis zum Ende des Anwesens Hauptstraße 1 ausgeweitet. Hierzu erfolgt eine sachgerechte Beschilderung und eine physische Durchfahrtssperre durch Absperrpfosten.

Der Lieferverkehr (insbesondere die Abfahrt) wird hierdurch nicht beeinträchtigt. Die von der Kammererstraße kommenden Lieferfahrzeuge können auf Höhe der Nürnberger Straße Richtung Henkestraße ausfahren und dort dann beide Richtungen abbiegen. Die anliegenden Händler haben bestätigt, dass dies auch heute schon regelmäßig der Fall ist.

Weitere Gründe für die Verlängerung der Fußgängerzone: Die Freifläche vor dem Anwesen Südliche Stadtmauerstraße 9 wird in den Sommermonaten von angrenzenden Einzelhändlern bzw. der Gastronomie genutzt. Darüber hinaus wird in dem historischen Anwesen Südliche Stadtmauerstraße 9 ein Tagescafé eröffnen, das zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich der Straße beitragen dürfte und von dem verkehrsentlasteten Bereich profitieren könnte.

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Die Fußgängerzone wird in den westlichen Bereich der Südlichen Stadtmauerstraße bis zum Ende des Anwesens Hauptstraße 1 ausgeweitet.

##### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Die Fußgängerzone wird in den westlichen Bereich der Südlichen Stadtmauerstraße bis zum Ende des Anwesens Hauptstraße 1 ausgeweitet.

##### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 6.2**

**611/106/2022**

**Bebauungsplan Nr. D 265 - Campingstraße -  
hier: Bauvorhaben Bischofsweiherstraße/Pirolweg - Aktueller Planungsstand**

Das Bauvorhaben Bischofsweiherstraße/Pirolweg befindet sich im Ortsteil Dechsendorf innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. D 265, welcher an dieser Stelle eine öffentliche Erschließungsstraße und eine Bebauung mit eingeschossigen Einzel- und Doppelhäusern vorsieht. Die Firma Schultheiß Projektentwicklung beabsichtigt die Errichtung von 16 eingeschossigen Doppelhäusern und eines zweigeschossigen Mehrfamilienhauses.

Die Vorhabenträgerin wird die verkehrliche und abwassertechnische Erschließung auf eigene Rechnung planen und errichten und diese im Anschluss an die Stadt Erlangen übergeben. Dabei kommt es zu Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. D 265. Der Verlauf der Erschließungsstraße wird mit der aktuellen Planung geändert, da hierdurch eine zeitgemäße Erschließung der Baugrundstücke ermöglicht wird, indem die Versiegelung durch Straßenflächen verringert werden kann (siehe Anlage). Die Benennung der Erschließungsstraße als „Möwenweg“ ist bereits mit Beschluss vom 15.01.1980 des damaligen Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses des Stadtrates erfolgt.

Um u.a. dem Anspruch eines schonenden Umganges mit Grund und Boden darüber hinaus gerecht zu werden, sind aus Sicht der Verwaltung die erforderlichen Befreiungen von den festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen, der Lage der Erschließungsstraße sowie von der Vollgeschossigkeit des Mehrfamilienhauses städtebaulich vertretbar.

Wie in der MzK an den BWA im Januar 2022 berichtet (Vorlagen-Nummer 611/099/2021), wurde durch den Voreigentümer des Grundstückes bereits in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Fürth im Frühjahr 2021 eine Fällung der Bäume zur Verkehrssicherung vorgenommen. Auf dem Grundstück sind anschließend noch etwa 20 Bäume verblieben. Die Verwaltung setzt sich in Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin für einen größtmöglichen Baumerhalt ein. Für den Erhalt dieser Bäume ist jedoch überwiegend keine Rechtsgrundlage vorhanden.

Aktuell wird der Städtebauliche Vertrag, der dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2022 zum Beschluss vorgelegt werden soll, vorbereitet. In diesem wird im Wesentlichen folgendes geregelt:

- Erschließung
- Solare Baupflicht
- Quote zum geförderten Eigenheimbau
- Energiestandard der Gebäude

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel 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

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel 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 6.3**

**611/108/2022**

**Umsetzung Grundsatzbeschluss Solare Baupflicht  
hier: Regel-Festsetzung**

Die Verwaltung hat sich auf folgende textliche Regel-Festsetzung zur Umsetzung der Solaren Baupflicht in Bebauungsplänen einvernehmlich abgestimmt:

- a) Technische Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind flächendeckend auf den Dächern der Hauptgebäude, Garagen, Carports und Nebenanlagen zu installieren:
  - Sie sind entweder in der Dachfläche zu integrieren oder parallel zur Dachfläche bis zu einer Neigung von 35 Grad in Bezug auf die Horizontale aufzuständern.
  - Sie dürfen die Dachränder (First, Traufe, Ortgang) jeweils nicht überragen.
  - Bei Aufständigung sind sie mindestens um das Maß ihrer Höhe einzurücken, im Einzelfall sind hiervon Ausnahmen möglich.
- b) Technische Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie können in die Fassaden baulicher Anlagen integriert werden. Die Schrägmontage von Solaranlagen an Wänden ist ausnahmsweise zulässig.

Mit Umsetzung dieser Festsetzung bleiben in Vollzugspraxis Dachaufbauten oder -durchdringungen für erforderliche technische Anlagen wie Entlüftungen, Rückkühler, Abzüge, Fahrstuhlüberfahrten hiervon ebenso unbenommen zulässig wie Dachgärten, Terrassen oder Dachaustritte.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 6.4**

**613/154/2022**

**Verbandsumlage des Zweckverbands VGN für das Haushaltsjahr 2022**

Der Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (ZVGN) erhebt zur Deckung seines ungedeckten Finanzbedarfs gemäß § 14 seiner Verbandssatzung Umlagen. Die verbundbedingten Kosten und die ungedeckten Aufwendungen des Zweckverbandes werden anhand des Verhältnisses der Einwohner im Verbundraum auf die Verbandsmitglieder umgelegt.

Die zu tragende Umlage für die Stadt Erlangen hat sich in den vergangenen Jahren wie folgt erhöht:

Haushaltsjahr	ZVGN Verbandsumlage Stadt Erlangen
2019	79.938 €
2020	425.016 €
2021	863.408 €
2022	977.196 €

**Faktoren für die Steigerung der Verbandsumlage**

Eine wesentliche Änderung bestand im Jahr 2020 mit dem Anlaufen des „VGN-Innovationspakets“, das mehrere Bausteine enthält, unter anderem die Tarifstabilität im Jahr 2020, dessen finanzielle Auswirkungen auch in den Folgejahren jeweils steigend nachwirken (siehe Vorlage VI/215/2019).

Der Freistaat gewährt hierbei finanzielle Unterstützungen unter der Voraussetzung, dass sich die Aufgabenträger an der Finanzierung beteiligen.

Des Weiteren ist zum 01.08.2020 die Einführung des „365-Euro-Tickets VGN“ für Schüler\*innen und Auszubildende erfolgt, die resultierenden Mindereinnahmen ab diesem Zeitpunkt werden ebenfalls zu einem Drittel durch die Aufgabenträger kofinanziert.

Der Finanzierungsbedarf für diese Maßnahmen sowie der damit verbundene erhöhte Personalbedarf bei der Verbandsgeschäftsstelle wird über die ZVGN-Verbandsumlage auf die Aufgabenträger umgelegt. Demzufolge war im Jahr 2020 eine deutliche Erhöhung zu verzeichnen.

Für das Jahr 2021 ergab sich durch die weitere Umsetzung des VGN-Innovationspakets sowie aufgrund des nun für das ganze Haushaltsjahr erforderlichen Ausgleichs der Mindereinnahmen durch das 365-Euro-Ticket VGN ein erhöhter Finanzierungsbedarf.

Hinsichtlich der Verbandsumlage für das Haushaltsjahr 2022 sind folgende Eckpunkte festzuhalten:

- Umsetzung weiterer Bausteine des VGN-Innovationspakets
- Auswirkungen durch Baustein A des VGN-Innovationspakets „Tarifstabilität 2020“
- Ausgleich der Mindereinnahmen durch das 365-Euro-Ticket VGN für Schüler\*innen und Auszubildende
- Abgeschlossene Verbundtariferweiterungsverträge
- Steigende Verwaltungskosten des Zweckverbandes
- Steigende Kosten durch Pflege und Fortschreibung von DIVAN (zusätzliche Personalstelle und Lizenzgebühren)

Zusammenfassend ist die Verbandsumlage aufgrund mehrerer Faktoren, davon hauptsächlich aufgrund des VGN-Innovationspakets und des Ausgleichs der Mindereinnahmen durch das 365-Euro-Ticket VGN angestiegen. Aufgrund der einwohnerbezogenen Aufteilung betrifft dies alle Aufgabenträger im VGN. Die Maßnahme der Tarifstabilität 2020 akkumuliert sich in den Folgejahren und führt zu steigenden Folgekosten. Die für die Umlage zugrundeliegenden Berechnungen und Prognosen erfolgen durch die VGN GmbH.

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

#### **Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Ober 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

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Ober 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 6.5**

**613/156/2022**

**Goldzertifizierung der Stadt Erlangen zum "fahrradfreundlichen Arbeitgeber"**

Seit 2017 vergibt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die EU-weite Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Nun hat die Stadt Erlangen das begehrte Siegel in „Gold“ erhalten (s. Anlage 1). Im Rahmen einer feierlichen Übergabe wurde das Zertifikat an die Stadt Erlangen überreicht (s. Anlage 2).

Bereits seit einigen Jahren setzt sich die Stadt Erlangen dafür ein, den Mitarbeitenden optimale Möglichkeiten zur Fahrradnutzung zu bieten und damit als Vorbild für andere Kommunen und Unternehmen voranzugehen. Im Jahr 2019 wurde die Stadt Erlangen bereits mit dem Siegel „Bronze“ ausgezeichnet. Seitdem hat die Stadt Erlangen vielfältige Maßnahmen umgesetzt und Anreize geschaffen, Arbeits- wie auch Dienstwege so weit wie möglich mit dem Rad zu bestreiten.

Ziel der Stadt Erlangen ist es, Mitarbeitende zu motivieren, im privaten sowie im dienstlichen Bereich umweltfreundlich mobil zu sein. Dafür ist es als Arbeitgeber wichtig, Mitarbeitende zu unterstützen, entsprechende Anreize zu setzen und eine geeignete Infrastruktur bereitzustellen. Maßnahmen, die von der Stadt ergriffen wurden, sind zum Beispiel die Durchführung verschiedener Fahrradevents wie das „Stadtradeln“, die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“, die „Rädl“ oder betriebsinterne Fahrrad-Check-Up-Tage. An den einzelnen Dienstgebäuden wurden Möglichkeiten geschaffen, eigene Fahrräder komfortabel und wettergeschützt abzustellen, sich umzuziehen und zu duschen oder Diensträder auszuleihen. Für kleinere Reparaturen wurden bisher an vier Standorten Reparatursäulen angebracht. Weiterhin wurde eine Mobilitätsmappe für neue Mitarbeitende eingeführt, die neues Personal von Tag eins an zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel anregt. Finanziell unterstützt die Stadt ihre Mitarbeitenden bei Dienstgängen mit dem Fahrrad und zahlt einen Fahrtkostenzuschuss für Bus und Bahn.

Unternehmen, die den Radverkehr systematisch fördern, stärken einerseits die Gesundheit der Mitarbeitenden, denn wer regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs ist hat durchschnittlich weniger

Krankheitstage und ein geringeres Infektionsrisiko. Fahrradfreundliche Maßnahmen sind andererseits auch ein wesentlicher Bestandteil eines nachhaltigen Umwelt- und Mobilitätsmanagements.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 6.6**

VI/126/2022

**Niederschrift der 2. Sitzung 2022 der AG Rad**

Am 23.03.2022 fand die 2. Sitzung 2022 der AG Rad statt.

Das anhängende Protokoll dient zur Kenntnisnahme.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

## **TOP 6.7**

**VI/124/2022**

### **Förderung von Lastenrädern für ErlangenPass Inhabende**

Gemäß Protokollvermerk hat Herr Stadtrat Dr. Richter in der Sitzung des Stadtrates vom 23.02.2022 angeregt, die Lastenradrichtlinie der Stadt Erlangen (Vorlage VI/108/2022) im Hinblick auf eine Erweiterung für Lastenfahrräder für ErlangenPass Inhabende zu prüfen.

#### **Hierzu nimmt die Verwaltung folgendermaßen Stellung:**

Die Richtlinie zur Förderung von Lastenrädern und Fahrradanhängern 2022 der Stadt Erlangen fördert seit diesem Jahr mit einem erhöhten Fördersatz die Anschaffung von Fahrradanhängern durch ErlangenPass Inhabende. In Übereinkunft mit dem Sozialamt wird die Richtlinie 2022 erstmal nur das Transportmittel Fahrradanhänger umfassen.

Vielen Inhabenden des ErlangenPass stehen nicht die Mittel für die Anschaffung eines relativ teuren, muskelbetriebenen Lastenrades zur Verfügung. Zudem sind häufig geeignete Stellflächen am Wohnsitz der ErlangenPass Inhabenden nicht vorhanden. Ein Fahrradanhänger bietet hier eine günstigere und auch flexiblere Alternative, welche ebenfalls für den Transport von Waren und Personen (Kindern) eingesetzt werden kann.

Der Wunsch von ErlangenPass Inhabenden nach einer Ausweitung auf muskelbetriebene Lastenräder wird während des Förderzeitraums 01.04. bis 31.12.2022 beobachtet. Stellt die Verwaltung diesen Wunsch fest, so wird das Transportmittel muskelbetriebene Lastenräder in die Richtlinie 2023 aufgenommen, sofern das Programm 2023 fortgesetzt wird.

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

### **Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Ober 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

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Ober 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 6.8**

**VI/127/2022**

**Bearbeitungsstand Fraktionsanträge**

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA / Werkausschuss EB 77 auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel 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

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel 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 7**

**31/137/2022**

**Landschaftspflegeverband Mittelfranken – mit der Stadt Erlangen aktiv für Naturschutz- und Landschaftspflege**

Der Landschaftspflegeverband Mittelfranken stellt sich und insbesondere seine Leistungen für die Stadt Erlangen vor.

Referat: Frau Stefanie Haacke und Frau Karin Klein-Schmidt

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

**Protokollvermerk:**

Frau Beirätin Fuchs bittet, dass die gezeigte Präsentation zur Verfügung gestellt wird. Die Verwaltung sagt die Einstellung ins Ratsinformationssystem zu.

Außerdem wird der Jahresbericht 2021 des Landschaftspflegeverbands Mittelfranken an die Sitzungsteilnehmer verteilt.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

### **Protokollvermerk:**

Frau Beirätin Fuchs bittet, dass die gezeigte Präsentation zur Verfügung gestellt wird. Die Verwaltung sagt die Einstellung ins Ratsinformationssystem zu.

Außerdem wird der Jahresbericht 2021 des Landschaftspflegeverbands Mittelfranken an die Sitzungsteilnehmer verteilt.

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

## **TOP**

### **Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:**

## **TOP 8**

I/003/2022

**Klimaschutzmaßnahmen bei der GEWOBAU;  
hier: SPD-Fraktionsantrag Nr. 427/2020 und Antrag der Klimaliste Nr. 378/2021**

### **Klimaschutzmaßnahmen bei der GEWOBAU Erlangen**

Die GEWOBAU Erlangen errichtet neue Gebäude in der Regel mindestens im EH 40+ bzw. Passivhausstandard. Wo immer technisch möglich, soll in Holzbauweise gebaut werden. Ausnahmen von diesen Standards müssen gemacht werden, wenn die Kostenhöchstsätze des geförderten Wohnungsbaus ausgeschöpft sind.

Die GEWOBAU Erlangen hat sich zum Ziel gesetzt, bis Ende 2025 CO<sub>2</sub>-Neutralität in ihren Gebäudebeständen zu erreichen. Seit Jahren hat sie ihre Energieverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen bilanziert. Zwischenzeitlich hat die GEWOBAU Erlangen in der Folge dieser Bilanzierung die Maßnahmen identifiziert, die unter Berücksichtigung der jeweiligen Objektqualität und des Vermietungserfolgs das Ziel CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2025 erreichen lassen.

Der Erneuerung der technischen Anlagen kommt hierbei Vorrang zu. Angesprochen sind neben der Fernwärme vor allem auch Anlagen, die Gebäude nicht nur heizen, sondern auch kühlen können. Hierzu gehören auch Anlagen zur kontrollierten Wohnraumlüftung. Maßnahmen wie Dämmung, Einbau von Rollos, Markisen etc., Entsiegelung, Begrünung von Fassaden, Baumpflanzungen mit Beschattung von Fassaden oder Freiflächen zwischen den Häusern etc. werden ebenfalls jeweils geprüft.

GEWOBAU Geschäftsführer Gernot Kuchler hat sich zuletzt in der zweiten Märzwoche 2022 mit Vertreter\*innen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), der Deutschen Energieagentur (dena), und weiteren ebenfalls nach dem Energiesprung - Prinzip mit hohem Vorfertigungsgrad sanierenden Immobilienhaltern wie Vonovia, LEG und BIMA sowie mit Vertreter\*innen der Bauindustrie getroffen, um über die möglichst zügige Umsetzung solcher Sanierungstätigkeiten zu beraten.

Zwischenzeitlich hat die GEWOBAU Erlangen eine erste Pilotmaßnahme mit zunächst acht Gebäuden im ersten Bauabschnitt und weiteren 12 Gebäuden im 2. Bauabschnitt identifiziert und den 1. BA auch bereits beauftragt, der im Mai 2022 abgeschlossen sein soll. Aufbauend auf den bei der Pilotmaßnahme erworbenen Erkenntnissen wird die energetische Sanierung der 6.000 Wohnungen bis 2026 abgeschlossen sein. Zu den Maßnahmen gehört auch die Einfachaufstockung von rund 100 Gebäuden in modularer Holzbauweise. Die vorübergehende Aufhebung der BEG –Förderung hat die Umsetzung der Gesamtmaßnahme um rund ein halbes Jahr verzögert.

Die GEWOBAU Erlangen stimmt sich bei ihren Planungen grundsätzlich mit den ESTW darüber ab, wo die Nutzung von Fernwärme möglich ist. Den Förderbedingungen der Fördermittelgeber kommt in diesem Zusammenhang eine entscheidende Bedeutung zu.

Die GEWOBAU Erlangen hat inzwischen auf ihren Gebäuden PV-Anlagen mit einem Produktionsvolumen von über sechs Megawatt Solarstrom erworben oder über langfristige Verträge gepachtet. Sie wird auch im Zuge ihrer energetischen Sanierungen alle Dachflächen - auch solche von Nebenanlagen (insbesondere Garagen und Parkdecks) - mit Photovoltaikanlagen belegen. Soweit wirtschaftlich sinnvoll und rechtlich möglich, wird so erzeugter Strom in Mieterstrommodellen verwertet.

Die GEWOBAU Erlangen wird dort, wo sie Photovoltaikanlagen errichtet und es sich wirtschaftlich sinnvoll realisieren lässt, Stellplätze mit Lademöglichkeiten für E-Autos zur Verfügung stellen. Sie baut Carsharing-Angebote in ihren Quartieren in Absprache mit Kooperationspartner\*innen weiter aus.

Bei der Umsetzung ihrer Maßnahmen prüft sie, dezentrale Mieterparkplätze in zentrale Quartiers-Parkdecks zu verlegen; ausgenommen bleiben Stellplätze für Mieter\*innen mit Mobilitätseinschränkungen. Die GEWOBAU Erlangen überprüft, ob die für Stellplätze verlangten Mieten mit Blick auf die Lenkungswirkung hin zum Umweltverbund erhöht werden sollten. Dabei sind allerdings auch die Belastungen für Mieter\*innen mit niedrigeren Einkommen und unerwünschte Verlagerungen in den öffentlichen Raum zu berücksichtigen.

Die GEWOBAU Erlangen prüft im Rahmen der Außenraumgestaltung von Sanierungsmaßnahmen ihre Fahrradabstellanlagen und baut diese sukzessive bedarfsgerecht und nach modernen Standards aus (Überdachung, Anlehnbügel etc.).

Soweit sich die durchzuführenden Maßnahmen insbesondere angesichts der aktuellen Baukostenentwicklung für die GEWOBAU Erlangen nicht wie geplant kostendeckend umsetzen lassen, trägt die GEWOBAU das Kostenrisiko. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die GEWOBAU grundsätzlich bestrebt bleibt, die Umlage von Sanierungskosten auf 4 % statt der gesetzlich möglichen 8 % zu begrenzen.

## **Sonstige den Klimaschutz betreffende Maßnahmen bei der GEWOBAU Erlangen**

Neben der energetischen Gebäudeoptimierung, dem Einsatz von klimaschonenden Baumaterialien und erneuerbaren Energien wird großer Wert auf Biodiversität im Wohnumfeld gelegt. Maßnahmen wie Fassaden- oder Dachbegrünung, die Anlage von Blühwiesen als Ergänzung pflegeextensiver, trockenresistenter Außenflächen oder die Einrichtung von Nistmöglichkeiten für diverse Vogelarten und Insektenhotels aus sozialer und nachhaltiger Produktion werden weiter vorangetrieben.

Die GEWOBAU Erlangen führt Berichte zur Flächenversiegelung und zur Strategie des Grünunterhalts. Nachrichtlich noch der Hinweis, dass die GEWOBAU in der Odenwaldallee – auf dem leider für die Umsetzung eines „sog. Schwammstadt-Konzepts“ weniger geeigneten Grundstück – prüft, ein modifiziertes Konzept umzusetzen.

Seit August 2021 setzt die GEWOBAU Erlangen ausschließlich Elektro-PKW und Fahrräder (15 PKW und 11 E-Bikes) sowie elektrisch betriebene Laubbläser und multivariable Elektro-Allzwecktransporter in Erlangen ein. Mit dem Betriebsrat wird geprüft, ob Home-Office für alle Mitarbeiter\*innen an ein bis zwei Tagen in der Woche angeboten werden kann. Die Kommunikation mit den Mieter\*innen erfolgt verstärkt digital, etwa über die Mieterapp „Meine GEWO“. Die GEWOBAU Erlangen verfügt ebenso über eine digitale Rechnungsbearbeitung und ein elektronisches Archiv.

Im Oktober 2021 hat die GEWOBAU Erlangen für ihre Mitarbeiter\*innen 50 Lizenzen bei uRyde erworben. Bei On-Demand-Pooling-Verkehren werden Fahrten von Fahrgästen mit ähnlichen Routen intelligent gebündelt. Die GEWOBAU Erlangen prüft, ob sie in Absprache mit den ESTW auch Ihren Mieter\*innen uRyde zur Verfügung stellen könnte.

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

#### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung verweist diesen Tagesordnungspunkt in die Stadtratssitzung am 28.04.2022. GEWOBAU/Herr Küchler wird anwesend sein.

#### **Abstimmung:**

verwiesen

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

#### **Protokollvermerk:**

Die Verwaltung verweist diesen Tagesordnungspunkt in die Stadtratssitzung am 28.04.2022. GEWOBAU/Herr Küchler wird anwesend sein.

#### **Abstimmung:**

verwiesen

**TOP 9**

**30/038/2022**

**Änderung der Taxitarifordnung; Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anpassung des örtlichen Taxitarifs an die Kostenentwicklung.

Annähernd einheitlicher Metropoltarif im Bereich der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen.

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

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

Der Grundpreis für die Inanspruchnahme eines Taxis wird von 3,50 Euro auf 3,70 Euro angehoben. Der Preis für den zweiten bis einschließlich fünften Kilometer wird von 2,00 Euro auf 2,20 Euro erhöht.

Für Wartezeiten während der Dauer eines Beförderungsvertrages werden künftig 0,20 Euro je 25,71 Sekunden, d.h. je Stunde 28 Euro berechnet (bislang 0,20 Euro je 27,69 Sekunden, d.h. je Stunde 26 Euro).

Die Rückfahrtpauschale gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 5 der Taxitarifordnung wird von 5,00 Euro auf 6,00 Euro erhöht.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Schreiben vom 12.10.2021 beantragte die Taxi Erlangen e. G. die vorgenannten Änderungen des örtlichen Taxitarifs zum Jahresbeginn 2022.

Die vorgeschlagene Preiserhöhung um 6,77 % gegenüber dem seit November 2020 geltenden Taxitarif liegt etwas unter der ermittelten Kostensteigerung eines Taxiunternehmens. Mit dem neuen Durchschnittspreis von 17,87 Euro, bezogen auf eine klassische IHK-Standardfahrt (Grundpreis ohne Schalteinheit, 5 Besetzkilometer und 4 Minuten Wartezeit), würde die Stadt Erlangen im Vergleich mit den anderen kreisfreien Städten wieder im Einklang liegen. Die Anpassung des Taxitarifs erachtet die Verwaltung für angemessen, gerade im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung während der Corona-Pandemie und den gestiegenen Lohn- und Treibstoffkosten. Ebenso wird das Vorhaben begrüßt, jährlich bis zweijährlich moderate Anpassungen vorzunehmen, um einen nahezu einheitlichen Taxitarif mit den Nachbarstädten Nürnberg und Fürth vorweisen zu können.

Alle beteiligten Stellen wurden hierzu angehört und stimmen der Tarifänderung zu.

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

## 5. Haushaltsmittel

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

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen (Taxitarifordnung) (Entwurf vom 21.03.2022, Anlage 1) wird beschlossen.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen (Taxitarifordnung) (Entwurf vom 21.03.2022, Anlage 1) wird beschlossen.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

## TOP 10

610.3/044/2022

### Stadtgestaltung: Sitzbankradar - Handlungsempfehlung zur Umsetzung der Standortvorschläge

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Sitzmöglichkeiten sind ein wichtiger Baustein, um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Sie laden zum Verweilen ein und erlauben den Bürger\*innen und Besucher\*innen, den Stadtraum bewusst zu erleben. Neben der Möglichkeit eine Ruhepause einzulegen, können sie auch als Orte der Begegnung und Kommunikation dienen.

In einer 8-wöchigen Bürger\*innenbeteiligung konnten Interessierte vom 04. Oktober bis zum 26. November 2021 in einer Onlinekarte Standortvorschläge für neue Sitzbänke im Erlanger Stadtgebiet einreichen.

Die Ergebnisse des Sitzbankradars (<https://geodaten.erlangen.de/sitzbankradar/>) stellen einen wichtigen Baustein zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Stadtraum dar. Der Wunsch nach weiteren Sitzmöglichkeiten wird nutzerorientiert abgebildet. Mit der Umsetzung der Standortvorschläge aus dem Sitzbankradar soll langfristig der Bedarf an Sitzbänken im Stadtgebiet gedeckt und der Fußverkehr gefördert werden.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Rahmen der Onlinebeteiligung konnten Interessierte im Stadtraum Erlangen per Mausclick Standorte für Sitzbänke vorschlagen. Über eine Kommentarfunktion konnte der Vorschlag bei Bedarf noch konkretisiert werden. Weiterhin konnten bereits gemachte Vorschläge mit einem „Like“ markiert werden und somit die Bedeutung einzelner Standorte verstärkt werden. Die Stadtverwaltung zieht aufgrund der regen Beteiligung eine positive Bilanz. Es gingen 235 Standortvorschläge ein und es wurden 1512 „Likes“ zu den eingetragenen Standorten vergeben.

Das große Interesse an dem Beteiligungsformat zeigt den hohen Bedarf an Sitzgelegenheiten in Erlangen. Insgesamt verteilen sich die Vorschläge über das gesamte Stadtgebiet. Die Auswertung erfolgte anhand der Stadt- (SB) und Ortsteilbeiratsgebiete (OB). Eine Häufung der Markierungen ist vor allem in den zentral gelegenen Gebieten erkennbar. Mit Abstand die meisten Standortvorschläge wurden im Bereich des Stadtteilbeirats der Innenstadt abgegeben. Neben der Innenstadt wurden auch in den Einzugsgebieten der Stadtteilbeiräte Ost, Alterlangen, Büchenbach und Anger/Bruck vermehrt Wünsche abgegeben (vgl. Anlage).

Gebietsabgrenzung		Standortvorschläge gesamt
1	SB Innenstadt	73
2	SB Ost	38
3	SB Alterlangen	31
4	SB Büchenbach	25
5	SB Anger, Bruck	19
6	SB Süd	11
7	OB Eltersdorf	11
8	OB Frauenaarach	11
9	OB Tennenlohe	5
10	OB Dechsendorf	4
11	OB Kriegenbrunn	4
12	OB Kosbach, Häusling, Steudach	3
13	OB Hüttendorf	0
<b>Gesamt:</b>		<b>235</b>

Eine erste Sichtung der Vorschläge zeigt, dass nicht alle Standorte umgesetzt werden können. Teilweise befinden sich Standorte in Gebieten, welche nicht im Verwaltungsbereich der Stadt

liegen (z.B. Schlossgarten). Andere Markierungen befinden sich sehr eng nebeneinander oder in Bereichen, in welchen schon ein hohes Angebot an Sitzmöglichkeiten besteht. Weiterhin ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Voraussetzungen eine Verschiebung oder Bündelung einzelner Standorte nicht auszuschließen. Eine Einzelfallprüfung im Rahmen der Umsetzung bleibt somit unabdingbar.

Bei der Auswahl der Bänke wird darauf geachtet, die Bedürfnisse möglichst vieler Nutzergruppen zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass bei der Auswahl des Mobiliars auf verschiedene Sitzhöhen, ausreichend Abstand zwischen den Bänken (Kinderwagen, Rollstuhl etc.), Ausführungen mit und ohne Lehne und Ähnliches geachtet wird. An geeigneten Standorten soll auch der Aufbau von Sitzgruppen, welche zum gemeinsamen Verweilen einladen, in Betracht gezogen werden.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit erfolgtem Beschluss erstellt die Stadtverwaltung sukzessive die technische Planung der einzelnen Standorte und kümmert sich um die Beschaffung und Aufstellung der Bänke.

Die Durchschnittskosten für eine Standardbank inklusive Einbau werden derzeit auf etwa 3.500 Euro (brutto) geschätzt. Der finanzielle Aufwand für eine Sitzbank kann entsprechend der örtlichen Gegebenheiten stark variieren. Aufgrund des großen Umfangs soll der Aufbau der Bänke größtenteils fremdvergeben werden. Bei einer Anzahl von 235 Vorschlägen lassen sich für die Umsetzung überschlägig Gesamtkosten von etwa 820.000 Euro (zuzüglich Planungsaufwand) ableiten.

Die ersten Standorte sollen im Rahmen der finanziellen Mittel noch im laufenden Jahr umgesetzt werden. Dieses Jahr plant die Verwaltung, für die Stadtmöblierung noch ca. 25.000 Euro umzusetzen. Dies entspricht in etwa den Kosten von sechs bis sieben Bankstandorten. Aufgrund der hohen Anzahl an Vorschlägen und der besonderen Bedeutung, soll in diesem Jahr der Fokus auf eine Umsetzung von Standortvorschlägen in der Innenstadt gelegt werden.

Ab dem nächsten Jahr empfiehlt die Verwaltung folgendes Vorgehen:

Ziel ist es, pro Jahr etwa 30 Bankstandorte umzusetzen. Ab 2023 sind somit regelmäßig mind. 100.000 Euro an finanziellen Mitteln pro Projektjahr zur Verfügung zu stellen. Die geplante Herangehensweise sieht vor, abwechselnd für jedes der 13 Gebiete der Orts- und Stadtteilbeiräte, einen Standort nach dem anderen umzusetzen. Durch diese Rotation wird eine faire und gleichmäßige Verteilung der neuen Bänke gewährleistet. Innerhalb der verschiedenen Gebiete werden die Standorte entsprechend der Anzahl an „Likes“ bearbeitet. Das bedeutet, dass (eine grundsätzliche Realisierbarkeit vorausgesetzt) der Standort mit den meisten Wertungen im entsprechenden Gebiet die höchste Umsetzungspriorität erhält. Dieses Vorgehen garantiert eine nutzerorientierte und flächendeckende Verteilung und geht dabei spezifisch auf die Ergebnisse des Sitzbankradars ein. In dieser Art und Weise sollen für jedes Einzugsgebiet jeweils zwei Standorte pro Jahr bearbeitet werden. Da im Gebiet des Ortsteilbeirats Hüttendorf keine Vorschläge abgegeben wurden, entspricht dies einer Umsetzung von 24 Standorten verteilt im gesamten Stadtraum (vgl. Anlage).

Um der Bedeutung der Innenstadt und den Anforderungen des Seniorenkonzepts gerecht zu werden, sollen die übrigen sechs Einzelstandorte, auch außerhalb der eben beschriebenen Herangehensweise, umgesetzt werden können. Dies hält die Möglichkeit offen, abhängig von den Planungs- und Umsetzungskapazitäten, flexibel auf zusätzliche Anforderungen und Standortwünsche reagieren zu können und erlaubt es, der überdurchschnittlich hohen Nachfrage von Vorschlägen in der Innenstadt gerecht zu 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:	Ca. 820.000 €	bei IPNr.: 541.K359
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. 541.K359 (Haushaltsjahr 2022)  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden (Haushaltsjahre 2023 ff)

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse der temporären Online-Plattform für Sitzbänke (Sitzbankradar), wie in der Begründung dargestellt, schrittweise umzusetzen.

Die für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ergebnisse der temporären Online-Plattform für Sitzbänke (Sitzbankradar), wie in der Begründung dargestellt, schrittweise umzusetzen.

Die für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 11**

611/061/2021

**2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. E 232 - Südlicher Ahornweg - mit integriertem Grünordnungsplan;  
hier: Billigungsbeschluss**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

**a) Anlass und Ziel der Planung**

Das nordwestlich des Autobahnkreuzes Fürth/Erlangen gelegene Grundstück Flst-Nr. 1065, Gemarkung Eltersdorf, wurde ehemals als Tennisanlage mit Außenplätzen und einer Tennishalle genutzt. Diese Nutzung wurde jedoch vor geraumer Zeit aufgegeben und das Grundstück durch eine Vorhabenträgerin erworben. Im Zuge der Nachnutzung des Grundstücks ist nun beabsichtigt, das Bauplanungsrecht an die aktuellen Anforderungen auch im Hinblick auf die Schaffung von Wohnraum anzupassen.

Ziel der Planung ist die Bereitstellung von Wohnbaufläche für ein Mehrfamilienhaus und verdichteten Hausgruppen. Die Neubebauung soll in Form von drei gestaffelten Baukörpern unterschiedlicher Höhe mit Flachdächern realisiert werden. Im Süden soll für die zukünftigen Bewohner ein kleiner Quartiersplatz entstehen.

## **b) Geltungsbereich**

Der dem Aufstellungsbeschluss zugrunde gelegte Geltungsbereich wurde an der südlichen Zufahrt zum Baugrundstück erweitert. Diese Erweiterung umfasst Teilflächen der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit einer Größe von ca. 0,02 ha. Im Bereich des dortigen Wendehammers soll die Festsetzung „öffentliche Parkfläche“ des Bebauungsplans Nr. E 232 – Weidenweg - an dieser Stelle überplant werden, um das Wenden von Fahrzeugen (Müllfahrzeugen) zu verbessern.

Der Geltungsbereich umfasst somit das Grundstück mit der Flst.-Nr. 1065 sowie eine Teilfläche des Grundstücks Flst.-Nr. 190, beide Gemarkung Eltersdorf. Die Fläche beträgt ca. 0,5 ha.

## **c) Planungsrechtliche Grundlage**

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt. Außerdem sind symbolisch sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen dargestellt. Das 2. Deckblatt zum Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP entgegen.

Der FNP wird im Wege der Berichtigung gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB angepasst. Die geordnete städtebauliche Entwicklung wird dadurch nicht beeinträchtigt.

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

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

Aufstellung des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 der Stadt Erlangen – Südlicher Ahornweg – mit integriertem Grünordnungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB.

Mit diesem 2. Deckblatt soll der Bebauungsplan Nr. 232 – Weidenweg – teilweise ersetzt werden.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

### **a) Verfahren**

#### Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) hat am 19.02.2019 beschlossen, für das westlich des Autobahnkreuzes Fürth/Erlangen gelegene Grundstück Flst.-Nr. 1065, Gem. Eltersdorf, welches ehemals als Tennisplatz / Tennishalle genutzt wurde, das 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. E 232 – Südlicher Ahornweg – nach den Vorschriften des BauGB aufzustellen.

#### Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB hat in der Form stattgefunden, dass vom 11.01.2021 bis einschließlich 08.02.2021 Möglichkeit zur Einsicht und Stellungnahme gegeben wurde. Es haben etwa 5 Personen die Informationsmöglichkeit wahrgenommen, eine Person hat zum Vorentwurf schriftlich Stellung genommen. Die vorgebrachte Stellungnahme wurde geprüft und hat nicht zur Änderung der Planung geführt.

### Frühzeitige Beteiligung der Behörden

Da die Aufstellung des Deckblatts als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB erfolgt, entfällt die frühzeitige Behördenbeteiligung. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt während der öffentlichen Auslegung gem. § 4 Abs. 2 BauGB.

## **b) Städtebauliche Ziele**

### Städtebauliches Konzept

Das Bebauungskonzept orientiert sich an der Struktur der nördlich angrenzenden Wohnbebauung mit Flachdachbauten unterschiedlicher Höhe, jedoch in etwas dichter Bauweise, um einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu gewährleisten.

Das Bebauungskonzept sieht gestaffelte Baukörper unterschiedlicher Höhe vor. Die westlichen Baukörper sind ein- bis dreigeschossig. Hier sollen zwei Hausgruppen mit jeweils 6 Wohneinheiten entstehen. Der östliche Baukörper ist als Mehrfamilienhaus mit 17 Wohneinheiten geplant. Der Baukörper variiert von 1 - 4 Geschossen und schirmt so die übrigen Baukörper von der Autobahn ab.

### Schallimmissionsschutz

Im Vorfeld wurde der Bebauungsvorschlag einer schalltechnischen Untersuchung unterzogen, die im Wesentlichen die Auswirkungen des Verkehrslärms der BAB A73 / A3 zum Gegenstand hat. Durch passive Lärmschutzmaßnahmen und entsprechende Belüftungsmaßnahmen können die gesunden Wohnverhältnisse gewahrt werden.

### Verkehr

Die äußere Erschließung erfolgt über den Ahornweg. Die innere Erschließung wird über eine neue öffentliche Verkehrsfläche in Form eines Stichwegs entlang der nördlichen Grundstücksgrenze erstellt. Dieser wird mit der Zweckbestimmung verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt. Vom bestehenden Wendehammer des Ahornwegs im Süden des Baugebiets erfolgt die Zufahrt zur geplanten Tiefgarage.

### Energie und Klimaschutz

Zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>- Emissionen und Senkung des Energieverbrauchs werden die geplanten Gebäude mit dem KfW-Effizienzhausstandard 40 gebaut.

Auf allen Flachdächern ist eine extensive Dachbegrünung verpflichtend vorzusehen (mit Ausnahme der Dachterrassen). Zudem ist an fensterlosen Wandbereichen Fassadenbegrünung festgesetzt.

Darüber hinaus wird durch den Bebauungsplan die aktive und passive Nutzung von Solarenergie entsprechend dem Grundsatzbeschluss zur solaren Baupflicht festgesetzt und im städtebaulichen Vertrag verpflichtend geregelt.

## **c) Umweltprüfung**

Da die Aufstellung des Bebauungsplanes als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB erfolgt, entfällt die Umweltprüfung.

#### 4. Klimaschutz:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird in der Begründung auf mögliche Folgen und Auswirkungen auf das Klima eingegangen.

#### 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

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

#### Protokollvermerk:

Die Stellungnahme der Paulini BauPartner GmbH vom 07.04.2022 (Anlage 3) wird als Tischaufgabe aufgelegt.

#### Ergebnis/Beschluss:

1. Der räumliche Geltungsbereich (Anlage 1) des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 – Südlicher Ahornweg – mit integriertem Grünordnungsplan wird um ca. 230 m<sup>2</sup> erweitert. Hinzu kommt ein Teilbereich des Flurstücks Nr. 190, Gemarkung Eltersdorf. Die Größe des Planbereichs beträgt nun ca. 0,5 ha.

2. Der Entwurf des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 der Stadt Erlangen – Südlicher Ahornweg – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 22.02.2022 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen (Anlage 2).

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

### **Protokollvermerk:**

Die Stellungnahme der Paulini BauPartner GmbH vom 07.04.2022 (Anlage 3) wird als Tischaufgabe aufgelegt.

### **Ergebnis/Beschluss:**

1. Der räumliche Geltungsbereich (Anlage 1) des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 – Südlicher Ahornweg – mit integriertem Grünordnungsplan wird um ca. 230 m<sup>2</sup> erweitert. Hinzu kommt ein Teilbereich des Flurstücks Nr. 190, Gemarkung Eltersdorf. Die Größe des Planbereichs beträgt nun ca. 0,5 ha.

2. Der Entwurf des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 der Stadt Erlangen – Südlicher Ahornweg – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 22.02.2022 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB öffentlich auszulegen. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen (Anlage 2).

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

## **TOP 12**

611/103/2022

**Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg Masterplanung Südgelände  
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen sowie  
Fraktionsantrag Nr. 221/2021 der Grünen Liste  
Kriterien und ökologische Vorgaben bei den Bebauungsplänen im Uni-Südgelände**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

#### **a) Masterplanung Südgelände (Auszüge siehe Anlage 2)**

Mit den Beschlüssen zur 20. Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 467 und 468 im Jahr 2017 durch den Stadtrat der Stadt Erlangen wurden die Verfahren eingeleitet, um die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung der Flächen zwischen B4 und dem Uni-Südgelände sowie zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Nikolaus-Fiebiger-Straße zur Sicherung der FAU am Standort Erlangen zu schaffen. Hierbei wurden bereits eine Reihe von städtebaulichen, naturschutzfachlichen und sonstigen umweltfachlichen Aspekten konkret benannt, die in der weiteren Planung und Umsetzung zu berücksichtigen sind.

Die FAU hat in Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Bauamt Erlangen-Nürnberg im Anschluss im Jahr 2020/2021 einen Masterplanungsprozess mit dem Ziel angestoßen, u.a. um zu prüfen, ob die Flächenbedarfe in dem Planungsumgriff abgebildet werden können. Der Verwaltung wurde in mehreren Terminen der jeweilige Stand präsentiert. Während dieses Prozesses hat außerdem ein

Austauschtermin mit Mitgliedern des Stadtrates stattgefunden, so dass die Verwaltung bereits im Prozess erste Punkte an die Masterplaner zurückspielen konnte.

Mit der Masterplanung des Freistaates Bayern wurde ein grundsätzliches Entwicklungskonzept erarbeitet, das aus dem bestehenden Südgelände, den geplanten Neubauten im Gelände und neuen Bauflächen entlang der B4 und der Kurt-Schumacher-Straße sowie eines völlig neuen Standortes im Ostteil des Siemens Campus einen einheitlichen Universitätsstandort schaffen soll.

Die nun vorliegende Dokumentation wurde durch die Verwaltung geprüft; diese Beschlussvorlage soll eine erste Stellungnahme der Stadt zu der Masterplanung sein, auf deren Basis weitere Abstimmungen erfolgen sollen.

#### b) Fraktionsantrag Nr.221/2021 der Grünen Liste-Fraktion

Die Grüne Liste-Fraktion beantragt, dass die Verwaltung beauftragt wird, verschiedene Kriterien zur solaren Baupflicht, zur Klimaanpassung, zu Baumbestand und Grünflächen sowie zur Erschließung / Wegeverbindungen bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 295, Nr. 467 und Nr. 468 zu berücksichtigen (siehe Anlage 1).

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

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

Die „Masterplanung Südgelände“ ist als zukunftsweisendes städtebauliches Entwicklungskonzept für den gesamten Uni-Campus im Süden von Erlangen zu verstehen.

Unter Betrachtung der derzeitigen Situation, des erforderlichen Flächenbedarfs und der zukünftigen funktionalen und technischen Anforderungen wurde ein Gesamtkonzept erarbeitet, welches sowohl die bauliche Entwicklung im bestehenden Südgelände als auch die notwendigen Erweiterungsflächen betrachtet.

Als Erweiterungsflächen wurden hierbei die ‚Arrondierungsfläche Ost‘ (Bebauungsplan Nr. 467), die ‚Arrondierungsfläche Süd‘ (Bebauungsplan Nr. 468), die Neubaumöglichkeiten nördlich der Staudtstraße (rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 380) sowie die angestrebte Erweiterung der FAU im östlichen Bereich des Siemens Campus (Modul 7) identifiziert und in die Masterplanung einbezogen.

Als Grundzüge der zukünftigen Entwicklung wurden in der Masterplanung folgende Leitbilder für die städtebauliche Planung entwickelt:

- Die einzelnen Planungsgebiete sollen zu einem zusammenhängenden Campus entwickelt werden.
- Ein Grünboulevard soll als verbindendes Element ausgebildet werden: eine Kette mit hochwertigen, miteinander verknüpften Freiflächen und Plätzen sollen hohe Aufenthaltsqualitäten bieten.
- Landmarken und Adressen sollen die Orientierung erleichtern und die Außenwirkung verbessern.
- Mit der Neugestaltung und Neuanlage von Freiflächen soll auch eine Verflechtung mit der Umgebung einhergehen, z.B. Öffnung für die benachbarte Wohnbevölkerung.
- Das künftige FAU-Gelände soll als weitgehend autofreier Campus weiterentwickelt werden. Kfz-Verkehr soll auf die übergeordneten Straßen beschränkt bleiben. Parkplätze für Pkws sind

in Parkhäusern in den Randbereichen des Campus vorgesehen. Der Grünboulevard ist Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

- Eine modulare Bauweise soll die zukunfts offene Weiterentwicklung des Quartiers ermöglichen: sinnvolle kleine Module, die nach und nach planbar und umsetzbar sind und auch für spätere Umbauten oder Umnutzungen offen sind (keine Großstrukturen).
- Es werden zusätzliche Entwicklungspotentiale aufgezeigt, die für eine spätere Erweiterung / Entwicklung zur Verfügung stehen.

Die Masterplanung wurde ab Januar 2020 in mehreren Arbeitsschritten mit Workshops und Abstimmungsgesprächen durchgeführt. Im Impressum der Masterplanung wird die Stadt Erlangen zwar als Projektbeteiligte benannt, die Verwaltung hat jedoch in mehreren Projektsitzungen darauf verwiesen, dass die Stadt Erlangen eine Stellungnahme nach Beteiligung ihrer Stadtratsgremien abgeben kann und wird.

Vor diesem Hintergrund soll zur Masterplanung Südgelände eine Stellungnahme abgegeben werden, welche die Grundlage für Anpassungen und damit weitere Abstimmungsgespräche bildet. Die hierin geäußerten Hinweise und Anregungen sollen ebenso Berücksichtigung in den o.g. laufenden Bauleitplanverfahren finden. Hierdurch wird gewährleistet, dass die zuständigen Gremien des Stadtrates in geeigneter Art und zu einem passenden Zeitpunkt informiert werden und zur Entscheidung vorgelegt werden.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### **a) Masterplanung Südgelände**

Die Masterplanung Südgelände stellt aus Sicht der Verwaltung ein Entwicklungskonzept dar, welches unter Beachtung nachfolgender Anregungen und weiterer Fachbelange (z.B. Klimaschutz) weiterzuentwickeln ist. Diese Fachbelange müssen in den weiteren Planungsphasen zum Uni-Südgelände sowie zur Umnutzung des dann ehemaligen Bereichs des Siemens Campus Berücksichtigung finden und werden von der Stadt Erlangen im Rahmen ihrer Planungshoheit vertreten werden.

Die einzelnen Fachbelange werden im Weiteren unbewertet und unpriorisiert dargestellt. Die einzelnen Fachthemen müssen im Rahmen der Weiterentwicklung des Masterplans von den Planern des Masterplans konkretisiert, verknüpft und in ihrer Wertigkeit abgewogen werden.

Dieser Abwägungsprozess im Masterplanverfahren durch die FAU wird auch im Weiteren im notwendigen Bauleitplanverfahren durch die Stadtverwaltung Erlangen angewandt.

#### **Städtebau**

- Der künftige Stadteingang von Süden an der B4/Südspange mit einem architektonischen Auftakt (Landmarke) und die bauliche Entwicklung ab der B4 wird begrüßt.
- Eine prägende Bebauung mit Landmarken an den maßgeblichen Stellen macht den Standort der FAU wahrnehmbar. Diese erfordern in den nachfolgenden Planungen qualifizierte Verfahren insbesondere in Form von Wettbewerben, die eine städtebaulich-gestalterisch hochwertige Durcharbeitung gewährleisten.
- Die Anordnung von benutzerintensiven Nutzungen (z.B. neue Hörsäle) an der künftigen StUB-Haltestelle bzw. in unmittelbarer Nähe wird für zielführend erachtet.

- Eine künftige Bebauung sollte dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden und entsiegelten Flächen durch eine stärkere Entwicklung in die Höhe statt in die Fläche Rechnung tragen.
- Neue Gebäude sollen sich mit einer Schauseite zum Grünboulevard, aber auch zu den Erschließungsstraßen orientieren. Es sollen somit wertige öffentliche (Straßen-)Räume entstehen.
- Der erforderliche Kfz-Stellplatzbedarf sollte nur gebündelt und gestapelt in Parkhäusern im Bereich der übergeordneten Straßen erfolgen, so dass zum einen der Innenbereich den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten ist und zum anderen negative Auswirkungen der benachbarten Wohngebiete soweit wie möglich vermieden werden. Ziel ist das gemeinsame Miteinander bzw. die „gute Nachbarschaft“ der FAU und der angrenzenden Sebaldu-Siedlung.
- Auf dem FAU-Teilbereich des Siemens Campus soll sich der FAU-Standort in die städtebauliche Gestalt des Masterplans Siemens Campus mit Grünachsen einfinden und diesen weiterentwickeln (siehe auch Beschluss VI/122/2022 Lage StUB-Wendeschleife in der Sitzung des Stadtrats vom 31.03.2022). Dieser Bereich bildet den östlichen Eingang / Abschluss zum Siemens Campus und ist somit von erheblicher städtebaulicher Bedeutung für die Entwicklung der Stadt Erlangen. Die weitere Konkretisierung soll in einem städtebaulichem Realisierungswettbewerb erfolgen.

## Mobilität

Auf Grundlage der Masterplanung sollte ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden, welches u.a. auch konkretere Aussagen hinsichtlich Fußgänger- und MIV-Verkehr ermöglicht. Die Masterplanung beinhaltet zu verschiedenen Aspekten der Mobilität noch zu ungenaue bzw. teilweise widersprüchliche Aussagen:

### Allgemein

- Grundsätzlich ist der Ansatz für Shared Space begrüßenswert.
- Mit der Führung der Fahrradhauptroute im Grünboulevard sinkt die Attraktivität für den Fußgänger. Hier sind Maßnahmen erforderlich, um die beiden Verkehrsarten zu kombinieren, ohne dass Konflikte zwischen beiden Verkehrsarten entstehen.
- Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann bei der Akzeptanz der geplanten Maßnahmen unterstützend wirken.
- Elektromobilität: Durch das Gebäudeelektromobilitätsgesetz (GEIG) ist eine entsprechende Anzahl an Ladesäulen vorzusehen, wenn möglich auch barrierefrei. Die Standorte der Ladesäulen sollten bereits frühzeitig mitgeplant werden.
- Fußgänger: Haltestellen und Parkhäuser sollten für Fußgänger gut und barrierefrei erreichbar sein. Insbesondere auf dem Grün-Boulevard sollten Sitzgelegenheiten in Abständen von maximal rund 200m vorgesehen werden.
- Insgesamt liegt der Fokus vor allem auf der Mobilität zum Campus. Die Mobilität innerhalb des Campus ist aktuell noch nicht ausreichend dargelegt.
- Auf dem Areal sollten mehrere Mobilitätsstationen errichtet werden, um die umweltfreundliche Mobilität zu unterstützen (z.B. Leihräder, E-Scooter, Cargobikes). Hier sollte ein schlüssiges Angebot an Sharing Möglichkeiten auf dem Campus geplant werden. Dies ist im Rahmen der Masterplanung (noch) nicht erfolgt.

### ÖPNV

- Die Erschließungsqualität des ÖPNV wird vom Nahverkehrsplan der Stadt Erlangen vorgegeben; eine richtlinienkonforme Erschließung ist nach den Vorgaben der Stadt Erlangen im Masterplan zu berücksichtigen.

- Die dargestellten Optionen des ÖPNV im Bereich der B4 (plangleicher Anschluss an die Cauerstraße) sowie die Brücke über die B4 (für Kleinbusshuttle) sind zu prüfen und konkreter auszuarbeiten. Es fehlt dabei der Bezug zu der Verknüpfung der StUB als Zubringer zum Busverkehr.

#### Radverkehr

- Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP 2030) soll der Radverkehr gefördert werden. Dazu gehören auch attraktive Radabstellanlagen. Mindestanforderungen sind hierfür die gute Zugänglichkeit, zentrale Lage, komfortable Anschließmöglichkeiten (Fahrradbügel) sowie Schutz der Fahrräder vor Diebstahl und Witterungseinflüssen. Die höchste Benutzerfreundlichkeit bieten Radabstellanlagen direkt im bzw. am Gebäude mit direktem Zugang. Die in der Masterplanung verorteten Parkflächen für Fahrräder im Randbereich scheinen diesbezüglich nicht zielführend, da voraussichtlich bei großer Entfernung zum Ziel die Akzeptanz zur Nutzung sinkt. Das in der Masterplanung angedachte, ringförmige Netz ist für Radabstellanlagen unerheblich.
- In Bezug auf die Attraktivität für die Mitarbeiterschaft sind zudem Lademöglichkeiten für Pedelecs, ein großzügiger Sanitärbereich mit Duschen und Schließfächern sowie ein Werkstattbereich mitzudenken.
- Die Masterplanung geht in einigen Bereichen nicht auf das Plannetz Radverkehr 2030 des VEPs ein (z.B. Kurt-Schumacher-Straße, Friedrich-Bauer-Straße, Sebaldusstraße). Bei einem Planhorizont 2050 sollte auch die Radschnellverbindung ER-Nbg mit in die Planung einfließen. Die Radschnellverbindungstrasse wird gestrichelt dargestellt und hat damit eher den Anschein einer Nebenroute.
- Die Dimensionierung der neuen Brücke über die B 4 erscheint für den Radverkehr als zu gering, v. a. im Hinblick auf größere Gruppen von Verkehrsteilnehmern nach Vorlesungsende. Hier wären ein Zweirichtungsradweg sowie ein separater Fußweg anzustreben. Für die optional angedachten Elektroschuttles ist ebenfalls ausreichend Platz bei der Planung zu berücksichtigen. Ebenfalls sind die Kurvenradien der Schleife auf der Nordost-Seite der Brücke zu prüfen. Es wird nicht darauf eingegangen, wie die parallel verlaufende Brücke Preußensteg in den Masterplan einfließt.

#### MIV:

- Bei Anbindung aller Gebäude durch MIV-zugängliche Wege sollte dringend darauf geachtet werden, dass dort nicht geparkt wird, d.h. keine Anlage von Stellplätzen, Zufahrten nur für Logistik, keine Privat-Pkw der Uni-Angehörigen. Dafür würden sich beispielsweise Lieferzonen anbieten. Die Notwendigkeit neuer Parkhäuser ist nach Überarbeitung der Stellplatzsatzung im Rahmen der nachfolgenden Planungen jeweils zu prüfen.
- Ein weitgehend autofreier Campus wird befürwortet. Auch die Anlieferung könnte ohne motorisierte Fahrzeuge auskommen. Gerade im Kontext der Universität sollte auf innovative Logistikkonzepte mit bspw. Cargobikes gesetzt werden, die von zentralen Stationen den Campus beliefern können.

#### Klimaschutz

- Die Stadt Erlangen hat den Klimanotstand ausgerufen und erarbeitet einen Fahrplan „Klima-Aufbruch“, um das 1,5 Grad Ziel für Erlangen zu erreichen, so dass alle zentralen, langfristigen Planungen ebenfalls dieses Ziel verfolgen sollen (Beschluss 31/040/202).
- In der Masterplanung Südgelände sind keine Aussagen zu finden, wie das Projekt mit den Klimaschutzzielen in Einklang gebracht werden kann. Da die Masterplanung einen Zeitraum von Jahrzehnten betrachtet, muss auch die Vereinbarkeit mit den globalen und lokalen Klimaschutzzielen thematisiert werden. Auch die formulierten Leitbilder werden nicht unter nachhaltigen oder ökologischen Aspekten betrachtet, sondern z.B. unter der Prämisse Funktionalität, Wirtschaftlichkeit oder Aufenthaltsqualität.
- Grundsätzlich sind ein Grünboulevard sowie Freiräume positiv zu werten. Diese sollten in der späteren Ausführung jedoch nicht nur die Aspekte der Vernetzung und Aufenthaltsqualität berücksichtigen,

sondern auf Biodiversität, Schutz vor Überhitzung, Durchlüftung oder Starkniederschläge hin optimiert werden.

- Das Konzept eines weitgehend autofreien Campus ist zu begrüßen. Die Verdichtung der Parkplätze am Rand des Campus führt jedoch in der Summe nicht zu einer ökologischeren Gesamtbilanz. Daher sollte das vorgeschlagene Mobilitätskonzept in jedem Fall umgesetzt werden; vor allem der ÖPNV, Rad- und Fußverkehr soll gestärkt werden.
- **Konflikt Arrondierungsflächen und Klimaanpassung:**  
Die ‚Arrondierungsfläche Ost‘ (Bebauungsplan Nr. 467) und die ‚Arrondierungsfläche Süd‘ (Bebauungsplan Nr. 468) haben für die Stadt Erlangen eine hohe bis sehr hohe bioklimatische Bedeutung. Eine Bebauung schränkt diese Funktion voraussichtlich deutlich ein.  
Laut Klimaanpassungskonzept (2019) sind große Teile der genannten Flächen tagsüber der bedeutendsten Kategorie „Sehr hohe bioklimatische Bedeutung“ zugeordnet: „Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (Verschattung), die fußläufig aus den belasteten Siedlungsgebieten als Rückzugsorte an heißen Tagen erreicht werden können. Verschattende Vegetationselemente sind zu erhalten und zu schützen, die gute Erreichbarkeit ist weiterhin zu gewährleisten.“  
Sie sind auch nachts der Kategorie „Sehr hohe bioklimatische Bedeutung“ zugeordnet, da sie für die nächtliche klimatische Abkühlung bei Hitzewellen besonders wichtig für die menschliche Gesundheit sind. Bauliche Eingriffe sollten unter diesem Gesichtspunkt gänzlich vermieden und die Durchlüftung der angrenzenden Bebauung gewährleistet werden. Eine Vernetzung mit benachbarten Grünflächen soll zudem die Ökosystemleistung verbessern.
- Der nördliche Teil der Arrondierungsfläche Ost und das Planungsgebiet Nord (rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 380 mit bestehendem Baurecht) sind Teil des Einzugsgebietes einer übergeordneten Kalt- und Frischluftbahn. Diese Leitbahnen mit Einzugsgebieten sind entscheidend für das Kaltluftprozessgeschehen der angrenzenden Stadtgebiete und beeinflussen das dortige Mikroklima. Eine Bebauung dieser Bereiche wird voraussichtlich zu einer mikroklimatischen Verschlechterung in den angrenzenden Gebieten führen. Zudem wird durch die Rodung von Wald eine CO<sub>2</sub>-Senke im Stadtgebiet beeinträchtigt.
- **Energieversorgung:** In Bezug auf Bau- und Nachhaltigkeitsstandards sowie der Nutzung erneuerbarer Energien werden in der Masterplanung keine expliziten Angaben gemacht. Für die Erreichung des beschlossenen 1,5 Grad Ziels wird es als notwendig erachtet, zu prüfen, ob die geplante Energieversorgung diesem Ziel Rechnung tragen kann und ggf. Varianten und Alternativen auszuarbeiten. Die Grundsatzbeschlüsse der Stadt z.B. zur Solaren Baupflicht sind zu berücksichtigen.

## Natur und Landschaft

- Der Schutz des Waldes und der Biodiversität ist durch das umfangreiche Gesetzkpaket des bayerischen Landtages von 2019 noch bedeutsamer geworden. Der Masterplan geht darauf nicht ein. Im LEP (Entwurf Teilfortschreibung vom 14.12.2021) wird ebenfalls auf die hohe Bedeutung des Waldes verwiesen. Das Ausmaß und die zeitliche Abfolge der Bauvorhaben in den 8,9 ha umfassenden bewaldeten Landschaftsschutzgebieten östlich der B4 sind zu überprüfen.
- Es ist zu klären, ob das dringlich benötigte Nordbayerische Hochleistungsrechenzentrum nicht an anderer Stelle, z.B. westlich der Nikolaus-Fiebiger-Straße, errichtet werden kann, um Waldrodungen zu minimieren.
- In dem Erstellungsprozess der Masterplanung war die Leitbildentwicklung wesentlich. Eine Folge dieser Planungen ist es, dass Wald gerodet, Boden versiegelt und Landschaftsschutzgebiete verkleinert werden sollen. Zur Verbesserung der Zusammenarbeit einzelner Fachbereiche der FAU und zur Deckung des künftigen Flächenbedarfs werden Flächen im Stadtgebiet künftig anders verteilt. Es fehlen jedoch Konzepte, wie die wichtigen Frischluftschneisen und Biotopverbundachsen erhalten und optimiert werden können, und wie eine neue Ortsrandgestaltung aussehen könnte.

- Der Grünboulevard als verbindende Grünachse über die 2 km Distanz vom Siemens Campus bis zur Staudtstraße mit einer Kette von hochwertigen Plätzen und Freiräumen wird sehr begrüßt. Wichtig ist hier ein geringer Versiegelungsgrad und eine naturnahe Gestaltung. Die dort angedachte zentrale Radwegachse wird in Bezug auf die Aufenthaltsqualität als problematisch gesehen. Insbesondere an den Kleingewässern des Biologikums sollte der Erhalt und die Verbesserung der Naturlandschaft Vorrang gegenüber neuem Wegebau erhalten.
- Die Vorteile einer neuen Brücke über die B4 nur ca. 60 m südlich des bestehenden 5,5 m breiten barrierearmen Geh- und Radweges (Preußensteg) erscheinen gegenüber den Eingriffen nicht ausreichend dargestellt. Die derzeitige Planung berührt das Landschaftsschutzgebiet, südlich der B4 auch den Bannwald und eine Natura 2000 Fläche des Reichswaldes sowie wertvolle Eichen an der B4.
- Das geplante Parkhaus im Norden wird aufgrund der direkten Nähe zum Naturschutzgebiet Exerzierplatz sehr kritisch gesehen. Es liegt zwar im Baufeld des rechtsgültigen Bplan Nr. 380, doch dieser definiert dort bisher kein Parkhaus, vorgesehen waren bislang Institutsbauten.
- Zukünftige mögliche Entwicklungen im Bereich der Südspitze sollten Eingriffe in den Bannwald unbedingt vermeiden.
- Für das weitere Bauleitplanverfahren (Bebauungspläne Nr. 467 + 468) sind detaillierte Abstimmungen im Hinblick auf Natur und Landschaft erforderlich, z.B. zur Ausgestaltung von Freiflächen, Verwendung von Materialien sowie Artenschutzmaßnahmen.

### **Freiraum / Grünflächen / Gebäudebegrünung**

- Der geplante, durchgehende zentrale Grünboulevard sowie ein Netz aus zentralen und dezentralen Freiräumen, Plätzen und Grünflächen mit Anbindung an die umgebenden Bereiche ermöglicht vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Dieses Freiraumkonzept wird aus grünplanerischer Sicht begrüßt.
- Bei der weiteren Planung sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen: Die Versiegelung der Flächen sollte möglichst gering sein (versickerungsfähige Beläge). (Verkehrs-) Grünflächen sollten weitestgehend naturnah gestaltet werden (Bäume, Gehölzgruppen, Sträucher, Blumenwiesen). Bauminselflächen / Wurzelbereiche entlang der Straßen, Wege und Plätze sollten vorzugsweise offen gestaltet und vor Überfahung durch Pkws geschützt werden. Die Freiflächen sollten barrierefrei genutzt werden können. Grünflächen und Bäume können mit Niederschlagswasser nach dem Schwammstadtprinzip versorgt werden.
- Zukunftsfähiger Baumbestand sollte vorrangig erhalten und bei Baumaßnahmen entsprechend geschützt werden. Bei Baumneupflanzungen sind die entsprechenden Mindestabstände frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen.
- Städtischer Baumbestand im Anschluss an die Flächen des Freistaates ist zu erhalten und entsprechend den einschlägigen Vorgaben vor Eingriffen zu schützen.
- Die Begrünung von Gebäuden und Nebenanlagen ist aus ökologischen und stadtklimatischen Gründen sehr wichtig und daher im Bebauungsplan entsprechend festzusetzen, z.B. Dachbegrünung (auch in Verbindung mit PV-Anlagen), Begrünung von Tiefgaragenüberdachungen, Fassadenbegrünung.
- Die umfangreichen Eingriffe in den Waldbestand werden aus grünplanerischer Sicht als nachteilig beurteilt.

### **Gewässerschutz**

- Aus wasserrechtlicher Sicht ist bei der zukünftigen Entwicklung des Geländes der Umgang mit Niederschlagswasser und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen relevant. Das langfristige Grundwasser-Monitoring des Staatlichen Bauamtes lässt auf teilweise hohe Grundwasserstände schließen.

- Im weiteren Verfahren werden Konzepte zur wassersensiblen Stadtentwicklung in der Planung empfohlen, z.B. minimale Flächenversiegelung, der Rückhalt von Niederschlagswasser, Niederschlagswassernutzung und Maßnahmen zur Starkregenvorsorge / Schwammstadtkonzept (ggf. auch als Forschungsvorzeigeprojekt).

## **Entwässerung**

- Die zwischen der Stadt Erlangen und der Universität im Jahr 1976 festgelegte beschränkte Einleitmenge für Schmutz- und Niederschlagswasser im Uni-Südgelände in die öffentliche Erschließung darf auch im Zuge der geplanten Baumaßnahmen nicht überschritten werden. Es sind daher entsprechende Rückhalteräume (ggf. als Stauraumkanäle) auf dem Areal zu errichten. Zudem soll das anfallende Regenwasser so weit wie möglich dauerhaft versickert werden.
- Das im Modul 7 des Siemens Campus anfallende Regenwasser wird ebenfalls gedrosselt in die öffentliche Erschließung abgeleitet. Dementsprechend ist im Modul 7 ein Stauraumkanal zu erstellen.

## **Bodenschutz**

- Der Bereich des Masterplans umfasst sowohl bereits bebaute als auch nicht bebaute, zum großen Teil als Wald genutzte Flächen. Mit der Erschließung der Waldflächen ist mit starker Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden und damit verbundenen Verlust der Bodenfunktionen zu rechnen.
- Vor diesem Hintergrund ist das Schutzgut Boden anhand der LABO Checklisten für Schutzgut Boden zu erfassen und zu bewerten. Für die geplanten Maßnahmen ist die Erstellung eines Bodenschutzkonzepts (DIN 19639) erforderlich, inklusive der erforderlichen Maßnahmen zum Baubegleitendem Bodenschutz, insbesondere Vermeidung und Minderungsmaßnahmen festgelegt werden.
- Die Altlasten, Altlastenverdachtsflächen sowie Grundwasserbelastungen sind bei der Planung zu berücksichtigen und in Bezug auf die geplante Nutzung zu bewerten.

### **b) Fraktionsantrag Nr.221/2021 der Grünen Liste-Fraktion (Anlage 1)**

Die von der Grünen Liste beantragten Punkte decken sich teilweise mit der Stellungnahme der Stadt Erlangen zur Masterplanung und werden bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 467 und 468 berücksichtigt:

- Es werden klare Vorgaben zur Klimaanpassung, dem ökologischen Wassermanagement (Schwammstadt), Gebäudebegrünung und minimaler Versiegelung festlegt.
- Erhalt des Preußenstegs
- Bei den Arrondierungsflächen (Baumbestände entlang der B4 und der Kurt-Schumacher-Straße) ist der Baumbestand in sichtbaren und großräumigen Abschnitten zu erhalten und in die Planung zu integrieren (keine komplette Rodung).
- Es ist mehr Grün auf dem Campusgelände zu schaffen, z.B. durch gezielte Entsiegelungsmaßnahmen und keine großflächige Pflasterung der Plätze.
- eine Straßenzufahrt von der B4 in den Campus auch für Busse

Eine Berücksichtigung im bereits am 20.10.2016 in Kraft getretenen Bebauungsplan Nr. 295 kann nur in derart erfolgen, als dass die Verwaltung diese in Abstimmungen zu einzelnen Vorhaben thematisiert.

Folgende Punkte des Fraktionsantrags gehen jedoch über die Masterplanung hinaus:

- Die PV-Pflicht gilt neben den Neubauten im Bereich der neuen Bebauungspläne auch im Süd-Bereich, der nach §34 BauGB betrachtet wird.

Eine rechtliche Grundlage ist im unbeplanten Innenbereich nicht vorhanden. Im Rahmen ihrer Gespräche wird jedoch auf die Umsetzung hingewiesen. Nach Kenntnisstand der Verwaltung besteht jedoch von Seiten des Freistaates ebenfalls die Vorgabe bzw. das Ziel, Gründächer und PV-Anlagen kombiniert umzusetzen.

- Klimaangepasste Bauweise für neue Campusgebäude, ökologische Baustoffe, keine großflächigen Metallfassaden; Einbeziehen von geeigneten und qualifizierten Architekturbüros

Die Verwaltung wird auch dies im Dialog im Rahmen der Bauberatung vertreten und prüfen, ob eine Regelung im städtebaulichen Vertrag dazu getroffen werden kann.

#### **Zusammenarbeit der Stadt und FAU**

Abschließend soll nochmal betont werden, dass die Stadt die Entwicklung der Universität am Südcampus mit Kräften unterstützt und bei der weiteren Entwicklung ihre Kräfte in den Prozess des Masterplan aktiv mit einbringen wird. Damit wird die Zukunftsfähigkeit der FAU am Standort Erlangen Süd gestärkt und äußerlich sichtbar gestaltet.

#### **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

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

### Protokollvermerk:

Die Beschlussvorlage 611/103/2022 wird als Tischaufgabe aufgelegt.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach regt an, den Klimaschutz hinsichtlich flächendeckender Photovoltaikanlagen bzw. maximal auf allen Dachflächen, sowie der Beibehaltung der Arrondierungsflächen mit einzuarbeiten.

Herr Stadtrat Dr. Dees regt an, den Klimaschutz und das Verkehrskonzept in die Masterplanung einzuarbeiten, wünscht jedoch auch eine bessere Einbindung der Stadtpolitik.

Herr Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen regt an, die Gebäude durch Aufstockung zu erweitern.

Die Punkte werden zur Klärung als Protokollvermerk mitgegeben.

Es wird vorgeschlagen, Herrn Knippel vom Staatlichen Bauamt Erlangen-Nürnberg Rederecht einzuräumen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Knippel und die Verwaltung informieren, dass die Planungen hinsichtlich des Klimaschutzes bereits weiter fortgeschritten sind, als in der Masterplanung dargestellt ist. Herr Knippel nimmt die Anregungen auf und bietet an, eine Stellungnahme zu den angebrachten Punkten ab zu geben. Er wird die angesprochenen Punkte versuchen in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung abzuarbeiten und dann dies wieder vorzulegen.

Die Verwaltung informiert, dass in der Naturschutzbeiratssitzung am 09.05.2022 die Planung nochmal vorgestellt wird. Hierbei sollen die Unklarheiten, vor allem zum Naturschutz, beseitigt werden.

### **Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Ausführungen der Verwaltung zum Masterplan der FAU werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
  - die im Sachbericht unter Pkt. 3 ausgeführten Punkte als Stellungnahme der einzelnen Fachbereiche der Stadt Erlangen zur Masterplanung Südgelände an die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und an das Staatliche Bauamt Erlangen-Nürnberg zu übersenden mit der Bitte um Bearbeitung im weiteren Abstimmungsprozess. Der weiterentwickelte Masterplan wird dem Stadtrat wieder vorgelegt;
  - die im Sachbericht genannten Hinweise und Anregungen bei der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes und bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 467 und 468 zu berücksichtigen.
3. Der Fraktionsantrag Nr. 221/2021 der Grünen Liste "Kriterien und ökologische Vorgaben bei den Bebauungsplänen im Uni-Südgelände" (siehe Anlage 1) ist damit bearbeitet.

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### **Protokollvermerk:**

Die Beschlussvorlage 611/103/2022 wird als Tischaufgabe aufgelegt.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach regt an, den Klimaschutz hinsichtlich flächendeckender Photovoltaikanlagen bzw. maximal auf allen Dachflächen, sowie der Beibehaltung der Arrondierungsflächen mit einzuarbeiten.

Herr Stadtrat Dr. Dees regt an, den Klimaschutz und das Verkehrskonzept in die Masterplanung einzuarbeiten, wünscht jedoch auch eine bessere Einbindung der Stadtpolitik.

Herr Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen regt an, die Gebäude durch Aufstockung zu erweitern.

Die Punkte werden zur Klärung als Protokollvermerk mitgegeben.

Es wird vorgeschlagen, Herrn Knippel vom Staatlichen Bauamt Erlangen-Nürnberg Rederecht einzuräumen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Knippel und die Verwaltung informieren, dass die Planungen hinsichtlich des Klimaschutzes bereits weiter fortgeschritten sind, als in der Masterplanung dargestellt ist. Herr Knippel nimmt die Anregungen auf und bietet an, eine Stellungnahme zu den angebrachten Punkten ab zu geben. Er wird die angesprochenen Punkte versuchen in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung abzuarbeiten und dann dies wieder vorzulegen.

Die Verwaltung informiert, dass in der Naturschutzbeiratssitzung am 09.05.2022 die Planung nochmal vorgestellt wird. Hierbei sollen die Unklarheiten, vor allem zum Naturschutz, beseitigt werden.

### **Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Ausführungen der Verwaltung zum Masterplan der FAU werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
  - die im Sachbericht unter Pkt. 3 ausgeführten Punkte als Stellungnahme der einzelnen Fachbereiche der Stadt Erlangen zur Masterplanung Südgelände an die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und an das Staatliche Bauamt Erlangen-Nürnberg zu übersenden mit der Bitte um Bearbeitung im weiteren Abstimmungsprozess. Der weiterentwickelte Masterplan wird dem Stadtrat wieder vorgelegt;
  - die im Sachbericht genannten Hinweise und Anregungen bei der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes und bei der Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 467 und 468 zu berücksichtigen.
3. Der Fraktionsantrag Nr. 221/2021 der Grünen Liste "Kriterien und ökologische Vorgaben bei den Bebauungsplänen im Uni-Südgelände" (siehe Anlage 1) ist damit bearbeitet.

### **Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen  
mit 8 gegen 1

**TOP 13**

**611/109/2022**

## **Unterquerungsbauwerk BAB A73 zur Verbindung von der Regnitzstadt in den Wiesengrund**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn plant im Zuge der Querung des Regnitzgrundes eine Unterführung der BAB A73 im Bereich des Großparkplatzes. Diese besteht im Wesentlichen aus einem Trogbauwerk mit Rampen für die untenliegenden Verkehrswege, einem Brückenbauwerk für die darüberliegende Autobahn und einem Düker für den Kanal-Hauptsammler. Das Unterführungsbauwerk soll die Gleisanlagen der Stadt-Umland-Bahn

beinhalten sowie gemäß dem Verlangen der Stadt Erlangen eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer.

Die Unterquerung BAB A73 hat zukünftig eine zentrale Funktion in der Anbindung der Innenstadt an den Wiesengrund und die westlichen Stadtteile sowie im Radwegenetz (zukünftige Radschnellverbindung) der Stadt Erlangen. Diese Funktion kann mit einem schmalen Unterführungsbauwerk nicht angemessen geschaffen bzw. erfüllt werden.

Aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung der Verbindung soll auf eine hochwertige und großzügige Ausführung Wert gelegt werden. Mit einer breiteren und größeren Ausgestaltung der Bauwerksunterführung gegenüber den Mindestmaßen werden Sicherheit und Komfort geschaffen.

Eine Aufweitung der Unterführung im Nachhinein wäre kaum umsetzbar. Zwar könnte eine Modernisierung wie im Gebereitunnel erfolgen. Jedoch können die Eindrücke und Raumgefühle einer weiten und hohen Unterführung schwer mittels Licht und Bemalung erzielt werden.

#### Städtebauliche Vorzüge:

- Die Schaffung des urbanen Stadtquartiers „Regnitzstadt“ mit hoher Aufenthaltsqualität definiert einen **neuen Stadteingang**.
- Die attraktive und großzügige Querung für Fußgänger und Radfahrer **reduziert** die bestehende, **räumliche Trennwirkung**, welche durch die BAB A73 entsteht.  
Eine **Verknüpfung zum Naherholungsgebiet „Wiesengrund“** wird geschaffen und eine Anbindung zu den Grün- und Freiräumen ermöglicht.
- Einen hochwertigen Anschluss an die Unterquerung im Westen wird die geplante StUB-Brücke über den Regnitzgrund bieten, welche durch ihre zeichenhafte Gestalt in die sensible Landschaft integriert wird.

#### Verkehrliche Vorzüge:

- Eine **direkte Wegeführung** vereinfacht die Verbindung zwischen Stadtzentrum, dem Wiesengrund und den westlichen Stadtteilen für Fußgänger und Radfahrer.
- Der Radwegenetzplan aus dem VEP 2030 sieht über die Achse Regnitzgrund – Regnitzstadt – Güterhallenunterführung – Innenstadt eine **hochwertige Radschnellverbindung** in Ost-West-Richtung vor.
- Durch die unterschiedlichen Höhen der Straßenbahn und dem **Geh- & Radweg** werden die Beteiligten nicht nur optisch, sondern auch **baulich getrennt** und ein **Sicherheitsgefühl** kann gewährleistet werden.

Die breite Unterführung erhöht die **Einsicht** und die **Durchlässigkeit** durch eine **Erweiterung des Verkehrsraumes** über die Richtwertgrößen hinaus. Eine räumliche Aufweitung kann als bewusstes Statement für umweltverträgliche Mobilität wahrgenommen werden.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Zweckverband StUB plant die Trassierung der Stadt-Umland-Bahn sowie das Unterquerungsbauwerk. Der Beginn der Lage der Unterquerung wurde auf Höhe Ende Auffahrtsstreifen der BAB A73 fixiert. (siehe Anlage 1)

Basierend auf dem Verlangen nach einem in diesem Bauwerk zu integrierenden Rad- und Fußweg wird seitens der Verwaltung die Planung in zwei Planungsalternativen empfohlen:

### Planungsalternative 1

Die Unterquerung wird mit einer Bauwerksbreite von ca. 16,00m vorgesehen. Die Planung sieht eine Zwei-Feld-Brücke vor. Im nördlichen Feld der Unterführung befinden sich die Gleise der Straßenbahn mit einer lichten Höhe von 4,50m. Eine Mitnutzung des Gleiskörpers für den Buslinienverkehr und Einsatzfahrzeuge ist berücksichtigt. Die Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr sollen südlich der StUB-Trasse liegen. Diese beinhaltet die Radschnellverbindung sowie einen Gehweg mit einer lichten Höhe von 4,00m. (siehe Anlage 2)

Der Querschnitt des Bauwerkes als Zwei-Feld-Brücke sieht wie folgt aus:

(Von Nord nach Süd)

Fahrbahn Straßenbahn/Bus:	ca. 8,00 m
Brüstung	0,50 m
Bordsteinkante:	0,50 m
Radschnellverbindung	4,00 m
Gehweg:	3,00 m
<b>Gesamtbreite:</b>	<b>ca. 16,00 m</b>

### Planungsalternative 2

Die Unterquerung wird mit einer Bauwerkslänge von ca. 24,00m vorgesehen. Die Planung sieht eine Drei-Feld-Brücke vor. Im mittleren, zentralen Feld der Unterführung befinden sich die Gleise der Straßenbahn mit einer lichten Höhe von 4,50m. Eine Mitnutzung des Gleiskörpers für den Buslinienverkehr und Einsatzfahrzeuge ist berücksichtigt. Die Flächen für den nicht-motorisierten Verkehr sollen nördlich und südlich der StUB-Trasse liegen und als zwei symmetrische Felder ausgeführt werden. Diese beinhalten einen 2-Richtungsradweg oder eine Radschnellverbindung sowie jeweils einen Gehweg mit einer lichten Höhe von 4,00m. (siehe Anlage 3)

Der Querschnitt des Bauwerkes als Drei-Feld-Brücke sieht wie folgt aus:

(Von Nord nach Süd)

Gehweg:	3,00 m
2-Richtungsradweg:	4,00 m
Bordsteinkante:	0,50 m
Brüstung	0,50 m

Fahrbahn Straßenbahn/Bus:	ca. 8,00 m
Brüstung	0,50 m
Bordsteinkante:	0,50 m
Radschnellverbindung	4,00 m
Gehweg:	3,00 m
<b>Gesamtbreite:</b>	<b>ca. 24,00 m</b>

Die beiderseits der StUB Trasse angeordneten Wegeflächen ermöglichen eine **Flexibilität** in der endgültigen Lage der Radschnellverbindung. Sie sind im **Wettbewerbsergebnis** „**Regnitzstadt**“ (vom 17.07.2020) ein wesentlicher Gestaltungsaspekt. Das nördliche Feld der Unterquerung wird als eine Erweiterung und Verlängerung der Promenade bzw. des Quartiersplatzes wahrgenommen. (siehe Anlage 4)

Mit einer Erhöhung der Unterquerungsbreite sind höhere Kostenanteile der Stadt Erlangen an dem Bauwerk verbunden.

In dieser Lage des Unterführungsbauwerkes treten bei beiden Planungsalternativen einige technisch anspruchsvolle und kostenrelevante Planungsanforderungen auf, welche planerisch ermittelt und hinsichtlich der damit verbundenen finanziellen Folgen bewertet werden müssen:

- Brückenkonstruktion der Überführung A73 und den geometrischen und technischen Folgen für die weiteren Bauwerke (Trog, Sammler, Hochwasserschutz)
- Unterdükerung Hauptsammler und Umlegung Sammler Großparkplatz.
- Geometrische und technische Konstruktion des Trogbauwerk, welches die Einfahrt der Unterführung bildet.
- Maßnahmen für den Hochwasserschutz, wie die Ausbildung eines Dammes; Im westlichen Bereich der Unterquerung erstreckt sich der Wiesengrund, welcher als Überschwemmungsgebiet mit wasserrechtlichen Festsetzungen bestimmt ist.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung empfiehlt den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn für beide Planungsalternativen mit der Planung für die Leistungsphase 2 (Vorplanung) zu beauftragen. Um den Projektterminplan des Zweckverbandes nicht zu gefährden, müssen beide Planungsalternativen gleichzeitig beauftragt und bearbeitet werden, da diese Planung für die weitere Fortsetzung wichtige Grundlagen schafft. Die endgültige Festlegung für eine Planungsalternative soll auf den Ergebnissen dieser Planung und der verbundenen Kostenschätzung erfolgen. Hierzu wird nach Abschluss der Vorplanung und Bewertung eine weitere Beschlussvorlage mit einer Auswertung der Planungsalternativen und Entscheidungsvorschlag eingebracht.

Die lichte Weite hat auch Auswirkungen auf die erforderliche Überbauhöhe der Brücke für die BAB73 und damit auf die Gradienten der unterquerenden Straßenbahn hat. Mittelbar wirkt sich dies auch auf die Längen und Ausprägungen der Rampenbauwerke aus. Daher ist eine zeitnahe Festlegung auf eine Planungsalternative erforderlich.

Aufgrund der städtischen Forderung einer Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr am Großparkplatz im Bereich der BAB A73 ist sowohl nach Ansicht des Zweckverbandes StUB als auch nach Prüfung der Verwaltung ein beidseitiges Verlangen vorhanden. Hierfür ist eine Kostenbeteiligung der Stadt Erlangen für die resultierenden Planungs-, Bau und

Unterhaltskosten erforderlich und vertraglich zu fixieren. Die Kostenteilung des Gesamtbauwerkes wird auf Basis sog. Fiktiventwürfe ermittelt. Diese und die vorgeschaltete Entscheidung welche Planung umgesetzt wird, haben maßgeblichen Einfluss auf die Gesamtkostenbeteiligung der Stadt Erlangen. Daher sollten sie auf belastbaren Vorplanungen und den zugehörigen Kostenschätzungen basieren.

Bezugnehmend auf eine Kostenschätzung des Zweckverbandes StUB ergibt sich ein Planungskostenanteil für die Planungsalternative 1. Mit dem ZV StUB wurde vereinbart, dass die Kosten für die Planungsalternative 2 von der Stadt Erlangen zu tragen sind:

Planungsalternative 1, Zwei-Feld-Brücke:

in Höhe von etwa 130.000€ und 150.000€ (inkl. NK zzgl. MwSt)

Planungsalternative 2, Drei-Feld-Brücke:

in Höhe von etwa 240.000€ und 270.000€ (inkl. NK zzgl. MwSt)

Die Finanzierung und Fördermöglichkeiten für das Bauwerk selbst sind seitens der Verwaltung im weiteren Verfahren zu klären.

#### 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 (Amt 66) IPNr.: 541.820 „StUB-Kostenbeteiligung für eigene Maßnahmen“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind derzeit gemäß Investitionsprogramm zum HH 2022 auf IvP-Nr. 541.820 wie folgt vorhanden:
- 2022: 550.000 €
- 2023: 250.000 €
- Merkposten: 20 Mio €
- bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

### Ergebnis/Beschluss:

1. Die Stadt Erlangen beabsichtigt im Zuge der erforderlichen Querung der BAB A73 durch die Stadt-Umland-Bahn zusätzlich eine Verbindung für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) der südlichen Unterquerung (Radschnellverbindung und Fußweg) durch den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn weiterverfolgen zu lassen und die anteiligen Planungskosten (netto) in Höhe von etwa 130.000€ und 150.000€ zu tragen.
2. Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, zusätzlich auch eine Planungsalternative für ein Bauwerk mit einem zusätzlichen, nördlichen Boulevard (Rad- und Fußweg) durch den Zweckverband bis einschließlich Leistungsphase 2 (Vorplanung) planen zu lassen. Die geschätzten Planungskosten (netto) betragen etwa zwischen 240.000€ und 270.000€ und sind vollständig von der Stadt Erlangen zu tragen.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

1. Die Stadt Erlangen beabsichtigt im Zuge der erforderlichen Querung der BAB A73 durch die Stadt-Umland-Bahn zusätzlich eine Verbindung für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) der südlichen Unterquerung (Radschnellverbindung und Fußweg) durch den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn weiterverfolgen zu lassen und die anteiligen Planungskosten (netto) in Höhe von etwa 130.000€ und 150.000€ zu tragen.
2. Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, zusätzlich auch eine Planungsalternative für ein Bauwerk mit einem zusätzlichen, nördlichen Boulevard (Rad- und Fußweg) durch den Zweckverband bis einschließlich Leistungsphase 2 (Vorplanung) planen zu lassen. Die geschätzten Planungskosten (netto) betragen etwa zwischen 240.000€ und 270.000€ und sind vollständig von der Stadt Erlangen zu tragen.

### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen  
mit 8 gegen 1

**TOP 14**

**613/142/2022/1**

### **Antrag 347/2021 des Jugendparlaments: Antrag auf durchgängiges Fahren der Buslinie 287 nach Steudach**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 247/2021 beantragt das Jugendparlament die durchgängige Erschließung der Ortsteile Kosbach, Häusling und Steudach mit dem Standardlinienbus der Linie 287 an Stelle der Rufbuslinie 287T. In der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kosbach / Häusling / Steudach am 22. März 2022 wurde ebenso beantragt, das Rufbussystem durch einen Linienbusverkehr zu ersetzen (siehe Anlage 2).

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

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

Die Rufbuslinie 287T wurde mit der Inbetriebnahme des Verknüpfungspunktes Lindnerstraße auf Basis einer vorangegangenen Nachfrageanalyse der ESTW für die nachfrageschwächeren Zeiten und das Wochenende eingeführt. Im Rahmen der Behandlung des ödp-Fraktionsantrages 025/2021, in welchem die durchgängige Wiedereinführung der Linie 287 beantragt wird, wurde am 20.07.2021 im UVPA beschlossen, dass der Betrieb der Rufbuslinie weitergeführt und evaluiert werden soll, siehe Beschluss 613/073/2021/1.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Rufbusse werden bedarfsorientiert als flexible Bedienungsform dort eingesetzt, wo das Fahrgastaufkommen kaum im Verhältnis zu einem Einsatz eines normalen Linienbusses steht. Vor der Umstellung und auch vor der Corona-Pandemie wurden die Fahrgastzahlen der Linien 287

und 293 im Bereich Kosbach, Häusling und Steudach seitens der ESTW ausgewertet. Ein Großteil der Fahrten war komplett unbesetzt. Es wurden daher die Fahrten ersetzt, die nicht, bzw. kaum genutzt wurden. In der Hauptverkehrszeit sowie Schulzeit verkehren weiterhin Linienbusse.

Hinsichtlich der Nutzung der Rufbusse ist festzuhalten, dass für jeden Rufbus ein Fahrplan zu Grunde liegt. Die Rufbusse sind zudem auf vorgesehene Anschlussbeziehungen der entsprechenden Linie ausgelegt (z.B. 287T auf 287). Ebenfalls besteht die Möglichkeit, einen Rufbus bis zu einer Woche vorzubestellen.

Bei der Verwaltung und den ESTW sind Beschwerden zum Rufbus 287T eingegangen, bei welchen insbesondere hinsichtlich der Zuverlässigkeit bei der Durchführung der Bedarfsfahrten durch die Taxizentrale der Stadt Erlangen auf Probleme hingewiesen wird. Als kurzfristige Verbesserungsmaßnahme ist festzuhalten, dass die ESTW in regelmäßiger Abstimmung mit der Taxizentrale stehen, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bei Bedarfsfahrten der Linie 287T zu verbessern.

Eine kurzfristige Wiedereinführung von durchgängig erschließenden Standardlinienbussen ist jedoch nicht möglich. Die Kapazitäten für den Einsatz der Standardbusse, die in Folge der Einführung des Rufbusses eingespart werden konnten, wurden für eine Optimierung der Fahrplanstabilität im Liniennetz sowie von betrieblichen Abläufen genutzt und stehen daher nicht unmittelbar zur Verfügung.

Überdies findet regelmäßig eine Auswertung hinsichtlich der Nachfrage aller Rufbusse der Linie 287T und der Linienbusse der Linie 287 seitens der ESTW statt. Laut ESTW können bei einer hohen Nachfrage auch mittelfristig Anpassungen vorgenommen bzw. zum Fahrplanwechsel eingeplant werden.

Die Stadt Erlangen befindet sich derzeit in dem Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, welcher neben der grundlegenden ÖPNV-Angebotsplanung auch die Thematik Bedarfsverkehre als Schwerpunkt beinhaltet. Insbesondere für den westlichen Stadtbereich ergeben sich unter Umständen Potenziale für ein ergänzendes, flexibles Angebot. Die genannten Optionen werden im Rahmen der Fortschreibung geprüft. Aktuell prüfen die ESTW bereits mögliche/ergänzende Bedienungskonzepte, u.a. die Erschließung der Ortsteile Kosbach, Häusling und Steudach mit der Hilfe von Kleinbussen.

#### **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

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

### Protokollvermerk:

Es wird vorgeschlagen, Herrn Fynn Geifers vom Jugendparlament Rederecht einzuräumen. Hierüber besteht Einvernehmen. Das Jugendparlament stellt seinen Standpunkt dar.

Frau Stadträtin Ober stellt den Änderungsantrag, dass die Buslinie 287 mit hoher Priorität zum neuen Fahrplanwechsel mit Kleinbussen eingeführt und hierüber im Ausschuss rechtzeitig beschlossen wird.

Die Verwaltung erläutert, dass dies der aktuellen Zeitplanung von der Verwaltung und der ESTW entspricht, aber die rechtzeitige Umsetzung aufgrund der aktuellen Lage nicht zugesichert werden kann.

Frau Stadträtin Ober hält daher ihren Änderungsantrag aufrecht, welcher **mit 6:3 Stimmen** im **UVPB** empfohlen, jedoch **mit 6:8 Stimmen** im **UVPA abgelehnt** wird.

### Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen
2. Der Antrag Nr. 347/2021 des Jugendparlaments ist abschließend bearbeitet.
3. Der Antrag „Buslinie 287 / Rufbus“ aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kosbach / Häusling / Steudach am 22. März 2022 ist abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen  
mit 10 gegen 4

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

**Protokollvermerk:**

Es wird vorgeschlagen, Herrn Fynn Geifers vom Jugendparlament Rederecht einzuräumen. Hierüber besteht Einvernehmen. Das Jugendparlament stellt seinen Standpunkt dar.

Frau Stadträtin Ober stellt den Änderungsantrag, dass die Buslinie 287 mit hoher Priorität zum neuen Fahrplanwechsel mit Kleinbussen eingeführt und hierüber im Ausschuss rechtzeitig beschlossen wird.

Die Verwaltung erläutert, dass dies der aktuellen Zeitplanung von der Verwaltung und der ESTW entspricht, aber die rechtzeitige Umsetzung aufgrund der aktuellen Lage nicht zugesichert werden kann.

Frau Stadträtin Ober hält daher ihren Änderungsantrag aufrecht, welcher **mit 6:3 Stimmen** im **UVPB** empfohlen, jedoch **mit 6:8 Stimmen** im **UVPA abgelehnt** wird.

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen
2. Der Antrag Nr. 347/2021 des Jugendparlaments ist abschließend bearbeitet.
3. Der Antrag „Buslinie 287 / Rufbus“ aus der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kosbach / Häusling / Steudach am 22. März 2022 ist abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen  
mit 6 gegen 3

**TOP 15**

**613/155/2022**

**Zukunftsplan Fahrradstadt: Ausweisung der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden; hier: Positionierung Parkplätze**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bisherige Beschlüsse:

- Beschluss zur Umsetzung des "Leitfadens für einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen" vom 19.01.2021
- Beschluss zum Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 vom 24.02.2021 (u.a. Zielstellung Fußgängerbreiten zu verbessern, barrierefreier Ausbau von Fußwegen, ÖPNV stärken, Fahrradverkehr verbessern, ...)

- Beschluss des Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen vom 24.02.2021 (u.a. Einrichtung von Fahrradstraßen)
- Beschluss Universitätsstraße - Stärkung des Umweltverbundes vom 20.04.2021
- Beschluss zur Aufnahme der Universitätsstraße in das Fahrbahndeckensanierung 2022 vom 14.09.2021
- Beschluss Zukunftsplan Fahrradstadt: Ausweisung der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden vom 23.02.2022

Im Stadtrat am 23.02.2022 wurde beschlossen, die Fahrbahndeckensanierung in der Universitätsstraße durchzuführen, die Fahrradstraße einzuführen und über die Markierungen von Parkflächen in der Universitätsstraße im März zu entscheiden (siehe Beschlussvorlage 613/140/2022). Aufgrund des weiterhin bestehenden Abstimmungsbedarfs bzgl. Sicherheitsbelange des ÖPNV und der davon abhängigen Positionierung der Parkplätze hat sich diese Entscheidungsgrundlage in den April verzögert.

Im Stadtrat am 23.02.2022 wurde beschlossen, die Positionierung und Erweiterung der Parkplätze in der Universitätsstraße noch einmal zu prüfen (siehe Beschlussvorlage 613/140/2022). Hierbei sollten auch die maßgeblich Beteiligten einbezogen werden und ihre Belange darstellen. Folgende Beteiligungen haben seit Januar 2022 stattgefunden:

- 19.01.2022 Direkte Beteiligung UKER
- 26.01.2022 Direkte Beteiligung AG Rad
- 27.01.2022 Direkte Beteiligung ESTW
- 14.02.2022 Befahrung mit den ESTW
- 17.02.2022 Forum Mobilität
- 07.03.2022 Stadtteilbeirat Innenstadt
- 15.03.2022 Abstimmung Parkraumkonzept und Verkehrsstrategie mit der IHK
- 16.03.2022 Weitere direkte Beteiligung UKER
- 17.03.2022 Treffen und Befahrung mit Beteiligten, Vertretern der Fraktionen, der Stadtverwaltung sowie der Zivilgesellschaft
- 07.04.2022 Digitale Vorstellung der aktuellen Planung mit Beteiligten, Vertretern der Fraktionen, der Stadtverwaltung sowie der Zivilgesellschaft
- 22.04.2022 Weitere direkte Beteiligung ESTW
- 25.04.2022 Weitere direkte Beteiligung UKER

Darüber hinaus haben die ESTW ihre Sicherheitsbedenken gegenüber den neuen Parkregelungen formuliert (s. Anlage 3), das UKER eine vom Ingenieurbüro T+T (s. Anlage 4) formulierte Stellungnahme zur Einführung einer Fahrradstraße vorgelegt, die IHK einen Lösungsweg für die Umgestaltung Universitätsstraße hinsichtlich Kfz-Parken vorgeschlagen (s. Anlage 5) und der Stadtteilbeirat Innenstadt einen Antrag gestellt (s. Anlage 7).

Am 22.04.2022 wurde darüber hinaus der Dringlichkeitsantrag Nr. 90/2022 der FDP gestellt, die Universitätsstraße vorläufig auf dem Status quo von vor der laufenden Sanierung zu belassen.

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

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

Aus den erfolgten Beteiligungen konnten für die Variantenprüfung zur Positionierung und möglichen Erweiterung der Parkplätze folgende Prämissen zugrunde gelegt werden:

- Ausbau der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach dem Erlanger Standard
- Beibehaltung der Universitätsstraße als wichtige ÖPNV-Achse für die zentrale Erschließung der Innenstadt und des UKER;
- Ausweichflächen mit 40 Meter Länge für den Busverkehr, auch vor der schmalen Kreuzung Östliche Stadtmauerstraße / Universitätsstraße (Anforderung ESTW);

- Parkplätze und Haltemöglichkeiten nach Möglichkeit nahe der Zugänge zu den Kliniken, v.a. Strahlenklinik und Frauenklinik (Anforderung UKER);
- Minimierung der Fahrbahneinengungen, d.h. vorzugsweise eine längere Einengung, statt mehrere kurze Einengungen;
- Einhaltung der Gehwegbreite von mindestens 1,8 m;
- Beachtung der Feuerwehr- und Grundstückszufahrten sowie der Haltestellen;
- Beachtung des Platzbedarfs für den späteren barrierefreien Ausbau der Haltestellen.

Die für die Gewährleistung der Barrierefreiheit notwendige Einhaltung der Mindestmaße für den Fußverkehr auf Gehwegen von 1,8 Meter führt zu einer Verschmälerung der Fahrbahnbreite, da die Fahrzeuge auch bei zulässigem Gehwegparken weiter auf der Fahrbahn stehen müssen. Ein Begegnungsverkehr zweier Busse ist somit neben parkenden Autos nicht mehr möglich, das Ausweichen von Bussen an diesen Stellen erfordert deutlich mehr Platz (meist über die gesamte Fahrbahn).

Folgende Varianten für die Anordnung des Ruhenden Verkehrs wurden geprüft:

- A) Positionierung der Parkplätze auf der Nordseite
- B) Positionierung der Parkplätze auf der Südseite
- C) Bevorrechtigung und Stärkung des Radverkehrs durch vollständigen Entfall der Parkplätze

#### Ergebnis der Prüfung:

Unter Beachtung des Zieles, möglichst viele, öffentliche und zeitlich begrenzte Stellplätze in der Universitätsstraße unter Berücksichtigung der vorliegenden sicherheitsrelevanten Stellungnahmen unterzubringen, kommt die Verwaltung zu folgenden Ergebnissen:

#### Variante A):

Im Bereich zwischen Lorlebergplatz und Östlicher Stadtmauerstraße können aufgrund der Einfahrtssituationen nicht mehr Parkplätze als auf der Südseite geschaffen werden. Hinzu kommt, dass der nördliche Gehweg schmaler als der südliche ist. Da eine Restgehwegbreite aus Gründen der Barrierefreiheit von mind. 1,8 m eingehalten werden muss, würde bei einer nördlichen Anordnung der Parkplätze die Fahrbahnbreite um ca. 0,2 m geringer ausfallen, was den negativen Effekt auf die Verkehrssicherheit bei Begegnungsverkehr weiter verschärfen würde. Trotzdem konnten im Rahmen der Detailplanung 5 Parkplätze auf der Nordseite geschaffen werden.

#### Variante B:

Seitens der Verwaltung wurde im gesamten Bereich der Universitätsstraße geprüft, in welchen Bereichen eine Anordnung von Parkplätzen unter den oben genannten Prämissen und unter Berücksichtigung der laut Regelwerken vorgeschriebenen Querschnitte denkbar ist. Maßgebend hierfür waren auch die nachvollziehbaren Sicherheitsbedenken der ESTW (s. Anlage 3), die vor allem für Ausweichvorgänge von Bussen im Bereich der Fahrradstraße gelten.

Gegenüber den früheren Planungen wurden daher zwei Varianten entwickelt, die jeweils eine Beibehaltung der Tempo 30-Zone im Bereich von häufigen Behinderungen des ÖPNV und eine Fahrradstraße im Bereich mit maximal einer Engstelle vorsehen. Darüber hinaus wird durch den Bereich der Fahrradstraße geregelt, ob die Universitätsstraße weiterhin die Bedeutung einer innerörtlichen Erschließungsstraße für die Fahrbeziehungen zwischen Schuh- / Fahrstraße zum Maximiliansplatz / Lorlebergplatz hat oder für den Umweltverbund reserviert ist. Der Anliegerverkehr zu den Universitätskliniken, FAU, etc. ist in beiden Varianten zugelassen. Darüber hinaus wird die Universitätsstraße zwischen Lorlebergplatz und Östlicher Stadtmauerstraße in beiden Fahrrichtungen für alle Verkehrsarten freigegeben, um die auf der Ostseite der Stadtmauerstraße platzierten Parkplätze auch legal über den Lorlebergplatz erreichen zu können:

- B1: Die Fahrradstraße wird im Bereich zwischen Hugenottenplatz und Östliche Stadtmauerstraße ausgewiesen. Der bisherige Durchgangsverkehr ist durch Abbiegegebote bzw. -verbote zwischen Östliche Stadtmauerstraße und Fahrstraße nicht mehr zugelassen.

Insgesamt können so **19 öffentliche Parkplätze und zwei Behindertenstellplätze** bei Anordnung einer Fahrradstraße geschaffen werden (s. Anlage 1). Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von 5 Stellplätzen (Teil der insgesamt 19 Stellplätze) auf der Nordseite der Universitätsstraße im Umfeld der Kliniken müssen im Probebetrieb besonders geprüft werden.

B2: Die Fahrradstraße wird nur im Bereich zwischen Hugenottenplatz und Fahrstraße ausgewiesen. Der bisherige Durchgangsverkehr zwischen Schuh- / Fahrstraße und Östliche Stadtmauerstraße ist weiterhin erlaubt.

Insgesamt können so **30 öffentliche Parkplätze und zwei Behindertenstellplätze** bei Anordnung einer Fahrradstraße geschaffen werden (s. Anlage 1). Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von 2 Stellplätzen auf der Südseite und 5 Stellplätzen auf der Nordseite der Universitätsstraße müssen im Probebetrieb besonders geprüft werden.

Variante C: Die Anforderungen an eine durchgehende Fahrradstraße zwischen Hugenottenplatz und Lorlebergplatz bedingen einen flüssigen Verkehrsablauf und eindeutige Bevorrechtigung des Radverkehrs. Diese sind in den Varianten A und B nur bedingt erfüllt, da der Radverkehr an den Engstellen wegen der Wartevorgänge für den ÖPNV mit erheblichen Einschränkungen betroffen ist und ausgebremst wird. Eine durchgehende Bevorrechtigung des Radverkehrs und ein sicherer flüssiger Ablauf im Sinne einer Fahrradstraße gemäß der vorliegenden Richt- bzw. Leitlinien können folglich nur durch einen kompletten Entfall aller teilweise die Fahrbahn mitnutzenden Parkplätze erreicht werden, was alle Stellplätze östlich der Schuhstraße betreffen würde.

Grundsätzlich ausgeschlossen ist es, wie im Antrag der FDP gefordert, die Parkierung innerhalb der Universitätsstraße vorläufig auf dem Status quo von vor der laufenden Sanierung zu belassen. Für die neuen Markierungen (auch als Provisorium) ist eine neue Verkehrsrechtliche Anordnung (VAO) zwingend erforderlich, die den geltenden Gesetzen und Anerkannten Regeln der Technik entspricht. Dies ist im bisherigen Status Quo aufgrund der Anforderungen an die Barrierefreiheit und Sicherheit nicht der Fall, ein Bestandsschutz für die Neumarkierung gilt nicht.

Ohne einen Beschluss gemäß Variante B1 oder B2 im April 2022 bliebe keine andere Wahl, als die Universitätsstraße bis zur Vorlage einer VAO zu sperren, oder anstelle des Gehwegparkens ein absolutes Haltverbot (Z. 283 StVO) anzuordnen. Somit wäre kein einziger öffentlicher Stellplatz in der Universitätsstraße vorhanden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Fazit:

Mehrere der o. g. Parkplätze werden von den ESTW als betroffener Betreiber des ÖPNV als grundlegende betriebliche und sicherheitstechnische Hindernisse angesehen. Insbesondere weisen die ESTW hierbei auf Gefährdungssituationen durch Konflikte mit dem Radverkehr und der damit im Zusammenhang stehende Haftung des Fahrpersonals und der Betriebsleitung hin (s. Anlage 3). Diese aus dem gesamten Fahrvorgang (d.h. nicht nur Betrachtung des Querschnittes) resultierenden Bedenken und den Erkenntnissen aus den durchgeführten Fahrversuchen sind auch aus Sicht der Verwaltung bzgl. Verkehrssicherheit berechtigt.

Das von der IHK vorgeschlagene Pilotprojekt zur Erprobung bzw. Einführung veränderter Regelungen bei der Parkraumbewirtschaftung soll im Rahmen des Projektes für die gesamte Innenstadt und unter Einbeziehung des Forum Mobilität weiterverfolgt werden. Die Parkdauer soll in der Universitätsstraße für die Belange der Universitätskliniken und zur Einführung eines einheitlichen Systems in der Innenstadt bei Einführung der neuen Regelung auf 60 Minuten begrenzt werden. Etwaige spätere Anpassungen, basierend auf neuen Erkenntnissen, sind denkbar.

Unter Berücksichtigung der o. g. Stellungnahmen sowie der zahlreichen seit Beginn der Planung eingebrachten zusätzlichen Argumente für und gegen die Einführung einer Fahrradstraße, kommt die Verwaltung zu folgendem Fazit für die weitere Vorgehensweise:

- Durch die Fahrbahnsanierung der Universitätsstraße ist eine neue verkehrsrechtliche Anordnung zwingend erforderlich, die den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und anerkannten Regeln der Technik, insbesondere der notwendigen Sicherheitsstandards, entspricht. Eine Beibehaltung des Ist-Zustandes ist daher ausgeschlossen.
- Die Begründung für den Vorrang des Radverkehrs in der Universitätsstraße ist mit über 5.000 Radfahrern gegenüber ca. 3.300 Kfz und ca. 470 Bussen gegeben. Diese Werte beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag auf Höhe der Schuhstraße.
- Insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr sollte jedoch deutlich reduziert werden, um die Flüssigkeit des Radverkehrs zu gewährleisten. Diese Verkehrsmenge resultiert nicht aus dem Ziel- und Quellverkehr der anliegenden Universitätskliniken und der Universität, sondern wahrscheinlich vor allem aus dem Durchgangsverkehr über die Universitätsstraße zwischen Östlicher Stadtmauerstraße / Lorlebergplatz zur Henkestraße über das Einbahnstraßensystem Schuh- und Fahrstraße.  
Für die Reduzierung des Durchgangsverkehrs ist die Fahrradstraße gemäß Variante B1 inkl. der zugehörigen neuen Verkehrsregelungen eine konsequente Maßnahme.
- Für das Ziel, die maximal mögliche Anzahl an öffentlichen Kfz-Parkplätzen in der Universitätsstraße zu markieren, kann die Fahrradstraße nur auf einem sehr kurzen Teilstück angeordnet werden. Eine Stärkung des Umweltverbundes auf dieser Achse ist damit kaum zu erwarten.
- Das vom UKER beauftragte Büro T+T formuliert in seinem Gutachten einen grundsätzlichen Widerspruch zwischen der Busfrequenz und der Fahrradstraße mit Verweis auf die Veröffentlichung des DIFU. Dies kann aus Sicht der Verwaltung so nicht nachvollzogen werden (s. <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>). So ist Linienverkehr bei geringen Taktfrequenzen kein Ausschlusskriterium, soweit Einvernehmen mit den ÖPNV-Betreibern erzielt werden kann. Der Konflikt erfolgt durch Ausweich- / Ausschervorgänge zum ruhenden Verkehr. Das Einvernehmen mit den ESTW besteht hierfür, wenn die Situation intensiv evaluiert und bei Bedarf schnell reagiert werden kann.
- Die sicherheitsrelevanten Bedenken der ESTW sind berechtigt. Dies betrifft insbesondere wartende Busse an Engstellen. Den Bus überholende Radfahrer können vom Busfahrenden hierbei nicht beobachtet werden. Im Bereich der Fahrradstraße wird seitens der Verwaltung und der ESTW eine Stelle mit der Notwendigkeit eines Ausschervorgangs für akzeptabel gehalten. Im Bereich der Tempo Zone 30 sind Einengungen aufgrund des zu erwartenden anderen Fahrverhaltens der Radfahrer eher zu akzeptieren. Da Kraftfahrzeuge in jedem Fall zukünftig um mind. 30 cm tiefer in der Fahrbahn mit erheblichen Auswirkungen auf den Begegnungsfall stehen, sind diese Bereiche im Rahmen eines einjährigen Probetriebes zu evaluieren.

**Das Außerachtlassen der Sicherheitsbedenken und daraus resultierende Unfälle könnten eine persönliche Haftung der verantwortlichen Mitarbeiter, ggf. auch ein strafrechtliches Verfahren, zur Folge haben. Diese Verantwortung kann seitens der Verwaltung nicht getragen werden.**

**Die massiven Sicherheitsbedenken der ESTW wurden deshalb seitens der Verwaltung dahingehend berücksichtigt, indem die Parkplätze deutlich reduziert wurden. Damit wurde aus Sicht der Verwaltung eine erhebliche Verbesserung für die Sicherheit des Busverkehrs und des Radverkehrs erreicht.**

Unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsvorgaben, auf Fahrversuchen basierenden Erkenntnissen für die Abwicklung des ÖPNV und den besonderen Anforderungen des UKER wurden sämtliche Möglichkeiten zur Parkplatzschaffung voll ausgeschöpft. Hieraus wurden zwei Planungsvarianten B1 und B2 entwickelt, die entweder die bei einer Fahrradstraße erforderliche

Flüssigkeit und das Nebeneinander-Fahren von Radfahrern mit Ausschluss von Durchgangsverkehr ermöglichen, oder die die Universitätsstraße weiterhin auf einem langen Abschnitt als Bestandteil der bestehenden Tempo 30-Zone mit Durchgangsverkehr und ohne besondere Bevorrechtigung des Radverkehrs berücksichtigen. Die Unterschiede der maximal möglichen Anzahl an Parkplätzen resultieren in erster Linie aus den unterschiedlichen Ansprüchen bzw. Rechten der Nutzergruppen und vor allem dem zu erwartenden veränderten Verkehrsverhalten der Radfahrer.

Dies bedeutet trotzdem in Summe, dass zwischen Fahrstraße und Lorlebergplatz vorbehaltlich positiver Evaluierungsergebnisse in Variante B1 19 und in Variante B2 30 öffentliche Kfz-Parkplätze plus 2 Behindertenparkplätze erhalten bleiben können. Bei diesen Lösungen wird die vorhandene Verkehrsfläche unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer bestmöglich mit dem Ziel „Stärkung des Umweltverbundes“ bzw. Maximierung öffentlicher Parkplätze ausgenutzt. In jedem Fall wird die Verkehrssicherheit im Gegensatz zum Istzustand sichergestellt. Bei dieser Planung wird auch Wert auf die Verbesserung der Fußwegesituation gelegt und das rechtliche Mindestmaß sichergestellt. Bei der Planung zu berücksichtigen ist jedoch, dass es aufgrund der besonderen Anfahrtssituation vor den Kliniken zu kurzfristigen Haltevorgängen von Taxen sowie des Lieferverkehrs zu weiteren Einschränkungen kommen kann. Zudem sind die betrieblichen und sicherheitstechnischen Bedenken des Verkehrsbetriebs ernst zu nehmen. Im angedachten Probetrieb wird sich zeigen, ob diese Lösung auch in der Praxis handhabbar ist. Ein Anpassen muss aus planerischer und sicherheitstechnischer Sicht jederzeit möglich sein, um Verkehrssicherheitsprobleme beim Erkennen unverzüglich zu lösen.

**Da die Universitätsstraße eine wichtige Achse des Umweltverbundes werden soll und sich die berechtigten Anforderungen des UKER an die Erreichbarkeit nicht durch die geringe Differenz von 11 öffentlichen Parkplätzen zwischen den beiden Varianten maßgebend unterscheidet (d.h. dies kann nur in einem umfassenden Parkraumkonzept gelöst werden), empfiehlt die Verwaltung, auch nach der derzeitigen Beschlusslage (Mobilitätskonzept und Radentscheid) die Variante B1 (d.h. Fahrradstraße bis Östliche Stadtmauerstraße ) zur Umsetzung.**

#### 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

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

### Protokollvermerk:

Die Beschlussvorlage 613/155/2022 sowie der Änderungsantrag Nr. 092/2022 der SPD-Fraktion werden als Tischaufgaben aufgelegt.

Die Verwaltung ergänzt, dass die aufgelegte Beschlussvorlage die Belange des Universitätsklinikums Erlangen berücksichtigt. Das Universitätsklinikum ist auch mit der Variante B2 einverstanden.

Frau Stadträtin Ober stellt den Antrag, den Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in die Stadtratssitzung am 28.04.2022 zu verweisen.

Dieser Antrag wird **mit 3:6 Stimmen** im **UVPB** und **6:8 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Frau Stadträtin Ober bittet Gespräche mit der Universitätsklinikum Erlangen zu führen, wie das kurze Rauslassen von Patient\*innen vor der Klinik erreicht werden kann. Die Verwaltung erläutert, dass hierzu eine Kurzparkzone von maximal 15 Minuten für fünf Stellplätze geplant ist, dies aber noch der Prüfung bedarf.

Herr Stadtrat Höppel beantragt dem Radentscheid Erlangen ein Rederecht einzuräumen. Hierüber besteht Einvernehmen. Der Radentscheid Erlangen/Herr Bußmann stellt seinen Standpunkt dar.

Frau Stadträtin Ober stellt den Änderungsantrag, die **Variante C** zu beschließen. Dieser Antrag wird **mit 4:3 Stimmen** im **UVPB empfohlen**, jedoch **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA nicht beschlossen**.

Die **Variante B1** wird **mit 1:6 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 0:14 Stimmen** im **UVPA nicht beschlossen**.

Die **Variante B2** wird mit **2:5 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und mit **9:5 Stimmen** im **UVPA beschlossen**.

Der **Dringlichkeitsantrag Nr. 090/2022** der FDP-Fraktion wird von Herr Stadtrat Prof. Dr. Schulze **zurückgezogen**. Daher wird der Buchstabe c) in der Beschlussvorlage gestrichen.

Über den **Fraktionsantrag Nr. 092/2022** der SPD-Fraktion, der ein neues c) einfügen soll, wird wie folgt abgestimmt:

Dieser Antrag wird mit **1:6 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen**, jedoch mit **9:5 Stimmen** im **UVPA zugestimmt**.

Die **modifizierte Beschlussvorlage** wird mit **3:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen**, jedoch mit **9:5 Stimmen** im **UVPA beschlossen**.

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

- a) Die vorgestellten Varianten werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine der beiden Varianten weiter zu verfolgen:
  - B2) Die Universitätsstraße wird als Fahrradstraße gemäß Anlage 2 zwischen Hugenottenplatz und Fahrstraße markiert.
- b) Die Anordnung der Parkplätze wird in einem einjährigen Probebetrieb evaluiert und die Situation regelmäßig von der Verkehrsbehörde vor Ort analysiert. Bei Verkehrssicherheitsproblemen wird die Verwaltung den Ausschuss über Änderungen informieren und die notwendigen Handlungsschritte erläutern. Die Verwaltung wird nach Ablauf des Probebetriebs dem Ausschuss zudem über die Praxiserfahrungen berichten.
- c) Für den östlichen Teil der Universitätsstraße wird das Ziel einer Fahrradstraße weiterverfolgt. Dafür wird das Angebot des Universitätsklinikums aufgegriffen die Patientenanfahrt und die damit verbundene Parkierung insbesondere für Strahlen-, Frauen- und Zahnklinik gemeinsam zu betrachten.  
Ziel ist es den Konflikt zwischen ÖPNV und parkendem Verkehr schrittweise aufzulösen und dabei die Erreichbarkeit des Klinikums zu gewährleisten. Dabei sollen auch Potentiale auf Grundstücken des UKER und der FAU betrachtet werden. Gemeinsam ist zu erörtern wie die bereits vorhandenen Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung dafür weiterentwickelt werden können. Dabei erfolgt eine enge Verzahnung mit dem Parkraumkonzept für die Innenstadt, das gerade erarbeitet wird. Die Verwaltung wird hierzu in der zweiten Jahreshälfte berichten.

#### **Abstimmung:**

Mehrfachbeschlüsse

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

### Protokollvermerk:

Die Beschlussvorlage 613/155/2022 sowie der Änderungsantrag Nr. 092/2022 der SPD-Fraktion werden als Tischaufgaben aufgelegt.

Die Verwaltung ergänzt, dass die aufgelegte Beschlussvorlage die Belange des Universitätsklinikums Erlangen berücksichtigt. Das Universitätsklinikum ist auch mit der Variante B2 einverstanden.

Frau Stadträtin Ober stellt den Antrag, den Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in die Stadtratssitzung am 28.04.2022 zu verweisen.

Dieser Antrag wird **mit 3:6 Stimmen** im **UVPB** und **6:8 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Frau Stadträtin Ober bittet Gespräche mit der Universitätsklinikum Erlangen zu führen, wie das kurze Rauslassen von Patient\*innen vor der Klinik erreicht werden kann. Die Verwaltung erläutert, dass hierzu eine Kurzparkzone von maximal 15 Minuten für fünf Stellplätze geplant ist, dies aber noch der Prüfung bedarf.

Herr Stadtrat Höppel beantragt dem Radentscheid Erlangen ein Rederecht einzuräumen. Hierüber besteht Einvernehmen. Der Radentscheid Erlangen/Herr Bußmann stellt seinen Standpunkt dar.

Frau Stadträtin Ober stellt den Änderungsantrag, die **Variante C** zu beschließen. Dieser Antrag wird **mit 4:3 Stimmen** im **UVPB empfohlen**, jedoch **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA nicht beschlossen**.

Die **Variante B1** wird **mit 1:6 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 0:14 Stimmen** im **UVPA nicht beschlossen**.

Die **Variante B2** wird **mit 2:5 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 9:5 Stimmen** im **UVPA beschlossen**.

Der **Dringlichkeitsantrag Nr. 090/2022** der FDP-Fraktion wird von Herr Stadtrat Prof. Dr. Schulze **zurückgezogen**. Daher wird der Buchstabe c) in der Beschlussvorlage gestrichen.

Über den **Fraktionsantrag Nr. 092/2022** der SPD-Fraktion, der ein neues c) einfügen soll, wird wie folgt abgestimmt:

Dieser Antrag wird **mit 1:6 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen**, jedoch **mit 9:5 Stimmen** im **UVPA zugestimmt**.

Die **modifizierte Beschlussvorlage** wird **mit 3:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen**, jedoch **mit 9:5 Stimmen** im **UVPA beschlossen**.

### **Ergebnis/Beschluss:**

- a) Die vorgestellten Varianten werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine der beiden Varianten weiter zu verfolgen:
- B2) Die Universitätsstraße wird als Fahrradstraße gemäß Anlage 2 zwischen Hugentottenplatz und Fahrstraße markiert.
- b) Die Anordnung der Parkplätze wird in einem einjährigen Probebetrieb evaluiert und die Situation regelmäßig von der Verkehrsbehörde vor Ort analysiert. Bei Verkehrssicherheitsproblemen wird die Verwaltung den Ausschuss über Änderungen informieren und die notwendigen Handlungsschritte erläutern. Die Verwaltung wird nach Ablauf des Probebetriebs dem Ausschuss zudem über die Praxiserfahrungen berichten.
- c) Für den östlichen Teil der Universitätsstraße wird das Ziel einer Fahrradstraße weiterverfolgt. Dafür wird das Angebot des Universitätsklinikums aufgegriffen die Patientenanhfahrt und die damit verbundene Parkierung insbesondere für Strahlen-, Frauen- und Zahnklinik gemeinsam zu betrachten.  
Ziel ist es den Konflikt zwischen ÖPNV und parkendem Verkehr schrittweise aufzulösen und dabei die Erreichbarkeit des Klinikums zu gewährleisten. Dabei sollen auch Potentiale auf Grundstücken des UKER und der FAU betrachtet werden. Gemeinsam ist zu erörtern wie die bereits vorhandenen Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung dafür weiterentwickelt werden können. Dabei erfolgt eine enge Verzahnung mit dem Parkraumkonzept für die Innenstadt, das gerade erarbeitet wird. Die Verwaltung wird hierzu in der zweiten Jahreshälfte berichten.

### **Abstimmung:**

Mehrfachbeschlüsse

**TOP 16**

**VI/125/2022**

**Fahrradfreundliche Schulen: Servicestationen für Pendler\*innen; Antrag 393/2021 der Fraktion Grüne Liste**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag 393/2021 soll die Verwaltung ein Konzept erarbeiten und umsetzen, um als ersten Schritt an den Erlanger Schulen Serviceeinrichtungen für Radfahrer\*innen, speziell für Berufspendler\*innen, einzurichten. Hierzu gehören Ladestationen für E-Bikes und Lufttankstellen sowie Werkzeug für kleinere Reparaturen.

Ziel ist es, den Radverkehrsanteil in Erlangen weiter zu erhöhen. Fahrradfreundliche Schulen zu fördern ist Ziel des VEP. Ladestationen und Serviceangebote für E-Bikes machen das Radfahren für Lehrkräfte attraktiver, auch für solche, die weite Strecken pendeln.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Fahrradabstellanlagen an städtischen Gebäuden und speziell an städtischen Schulen sollen in den kommenden Jahren im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements und des Zukunftsplans Fahrradstadt erneuert und erweitert werden. Die Errichtung von Reparatursäulen an Schulen kann in diesem Rahmen berücksichtigt bzw. eingeplant werden. Die Abfrage des Bedarfs sollte dabei individuell erfragt und mit allen Beteiligten abgestimmt werden. Daher wird die Notwendigkeit eines zusätzlichen Konzepts nicht gesehen.

Da E-Bikes in der Regel zu Hause geladen werden, die Kosten für den Unterhalt von solchen Stationen verhältnismäßig hoch sind und insbesondere bei Lehrer\*innen davon auszugehen ist, dass diese Zugriff auf eine Steckdose o.Ä. in der Schule haben (bspw. im Lehrerzimmer), wird der Bedarf an Ladestationen für E-Bikes seitens der Verwaltung nicht gesehen.

Ziel der Verwaltung ist es, den Radverkehr weiter zu fördern. Dafür werden u.a. Mobilpunkte im Stadtgebiet errichtet, bei denen die Integration von Reparatursäulen bereits geprüft wird. Diese Stationen sind für die Stadtbevölkerung frei zugänglich und können somit auch von Lehrer\*innen genutzt werden.

## 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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 393/2021 der Grünen Liste ist damit bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 393/2021 der Grünen Liste ist damit bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 17**

**PET/023/2022**

**Konzept städtebauliche Integration möglicher Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesautobahn A 73 zwischen Erlangen Nord und Erlangen Eltersdorf**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aktuelle Situation

Die in Nord-Süd Richtung verlaufende Autobahntrasse der A73 (Frankenschneidweg) teilt die Stadt Erlangen in zwei Hälften. Für die Bürger der Stadt Erlangen stellt sie eine nur schwer überwindbare Barriere dar. Ganze Stadt- und Ortsteile Erlangens sind durch die Autobahn voneinander getrennt. Die Autobahn führt auch zu hohen Schallimmissionen und Schadstoffbelastungen in nahliegenden Wohngebieten. Diese negative Wirkung wird verstärkt durch die in Teilbereichen historisch bedingte Hochlage der Autobahn auf dem ehemaligen Ludwig-Donau-Main-Kanal.

Machbarkeitsstudie und Verkehrsgutachten 2019

Vor diesem Hintergrund hat der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss die Verwaltung am 26.09.2017 beauftragt, ein Konzept zur städtebaulichen Integration möglicher Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, Einhausung, Überdeckung, etc.) entlang der Bundesauto-bahn A73 zwischen Anschlussstelle Erlangen-Nord und Anschlussstelle Erlangen Eltersdorf in Abstimmung mit der Autobahndirektion Nordbayern zu erstellen (siehe Vorlage PET/012/2017).

Die ersten Ergebnisse wurden im Rahmen einer Lenkungsgruppensitzung am 15.03.2018 mit Herrn Staatsminister Joachim Herrmann sowie Vertretern der Regierung von Mittelfranken und mit Vertretern der Autobahndirektion Nordbayern erörtert. Dort wurde vereinbart, zum einen eine pilothafte Studie zur vertieften Untersuchung der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Potentiale für den Abschnitt der A 73 zwischen der Tennenloher Straße und Paul-Gossen-Straße zu beauftragen. Zum anderen sollte ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben werden, welches die prognostizierten Verkehrsströme auf der A73 begutachtet.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie des Verkehrsgutachtens wurden am 29.03.2019 Herrn Staatsminister Joachim Herrmann sowie Vertretern der Regierung von Mittelfranken zusammen mit der Autobahndirektion Nordbayern vorgestellt. Die Öffentlichkeit wurde am 09.05.2019 in einer Informationsveranstaltung über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie das Verkehrsgutachten informiert.

Nach der Verkehrsuntersuchung zur A 73 aus dem Jahr 2018 ist im Abschnitt Breitengüßbach – Erlangen im Prognosejahr 2035 mit hohen Verkehrszuwächsen zu rechnen. Der stärkste Verkehrsanstieg wird im Bereich der Anschlussstelle (AS) ER-Bruck bis Autobahnkreuz (AK) FÜ/ER mit über 100.000 Kfz prognostiziert (Prognose-DTV 2035 in Kfz/24h). Dies hängt auch mit der Entwicklung des Siemens-Campus zusammen. Damit ist die Leistungsfähigkeit des bestehenden 4-streifigen Querschnitts deutlich überschritten. Ein 6-streifiger Querschnitt mit durchgehenden Verflechtungsstreifen wäre geeignet, den künftigen Verkehr zwischen AS ER-Nord und AK FÜ/ER leistungsfähig und verkehrssicher abzuwickeln.

Die städtebauliche und landschaftsplanerische Machbarkeitsstudie kommt zu dem Schluss, dass im Falle eines 6-streifigen Ausbaus die Tieferlegung der A 73 unter die Paul-Gossen-Straße nach Norden mit einer ca. 2,3 km langen Einhausung die größten Potenziale für die Gesamtstadt birgt (Variante 2.3A).

Die Lenkungsgruppe hat daher beschlossen, diese Variante weiter zu verfolgen.

#### Zustimmung Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Auf Grundlage der Ergebnisse der Studien hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) einen Antrag nach § 6 FStrAbG (unvorhergesehener höherer Verkehrsbedarf) vorbereitet und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegt.

Das BMDV hat mit Schreiben vom 29.06.2021 der Aufnahme von Planungen für den 6-streifigen Ausbau zwischen AS Forchheim-Süd bis AK FÜ/ER zugestimmt und sieht für eine ca. 2,1 km lange Einhausung in Hochlage (Bestandshöhenlage) die grundsätzliche Bauwürdigkeit mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,44 belegt. Eine Neubewertung des Projekts soll im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans im Jahr 2022 erfolgen.

Nachdem das StMB mit Schreiben vom 25.11.2020 gegenüber einer Einhausung in Hochlage eine für die Stadt Erlangen städtebaulich verträglichere, teilweise abgesenkte Variante vorgeschlagen hat, hat das BMDV gebeten, diese Variante im Rahmen der vertiefenden Projektplanungen weiter zu prüfen und dabei besonders auf die Wirtschaftlichkeit zu achten.

#### Weiteres Vorgehen Autobahn GmbH

Für das weitere Vorgehen wurde aus der Gesamtstrecke ein erster verkehrswirksamer Teilabschnitt der A 73 von der AS ER-Zentrum bis zum AK FÜ/ER gebildet.

Für diesen Teilabschnitt sollen Varianten näher untersucht werden. Sämtliche Varianten sollen über die Paul-Gossen-Straße hinaus Richtung Norden geführt werden.

#### Unterschiedliche Belange und Abwägung aus Sicht der Stadt Erlangen

Die kommende Untersuchung zur Einhausung und Tieferlegung der Autobahn bietet die einmalige Chance, die Lärmimmissionen durch die Autobahn in großen Teilen der Stadt zu verringern.

Durch die Lärmreduktion in Folge einer Tieferlegung mit Überdeckelung würde sich die konkrete Lebensqualität einer deutlich fünfstelligen Zahl von Einwohnerinnen und Einwohnern im Stadtgebiet verbessern, insbesondere in den Stadtteilen Bruck und Anger.

Durch eine Tieferlegung der Autobahn könnte zudem die jetzt trennende Wirkung der Autobahn überwunden werden. Eine Überdeckelung der A 73 im südlichen Stadtgebiet bietet somit die Möglichkeit, Stadtreparatur zu betreiben. Jetzt von der Autobahn zerschnittene Stadtteile könnten durch neue Grün- und Freiflächen auf einem Autobahndeckel verbunden werden.

Demgegenüber hat sich die Stadt Erlangen mit dem Klimabeschluss vom 26. November 2020 das Ziel gesetzt, das 1,5°C-Klimaziel auf dem Erlanger Stadtgebiet einzuhalten. Das bedeutet für Erlangen, vor 2030 klimaneutral zu werden. Das von der Stadt für den Prozess beauftragte IFEU-Institut kommt zu dem Schluss, dass für den Ausbau der A 73 sowohl die verkehrliche

Notwendigkeit als auch die Vereinbarkeit mit den Klimaschutzziele fraglich sind (siehe Anlage 4). Ein Ausbau der A 73 könnte zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einem ressourcenintensiven Bauprojekt führen und damit zu negative Auswirkungen auf den Klimaschutz haben. Auch erarbeitet die Stadtverwaltung aktuell ein Konzept für eine Verkehrswende.

Ein Ausbau der A 73 wäre auch mit Eingriffen in Ökologie und Landschaft verbunden. Die konkreten Auswirkungen auf die ökologischen Belange können derzeit nicht benannt werden. Ein erstes Konzept zur Einhausung bei Bruck gibt es nur für den 1,4 km langen südlich liegenden Abschnitt von der Tennenloher Straße bis zur Paul Gossen Straße.

Nach Abwägung der Belange wird die sich eröffnende Chance auf mehr Lärmschutz, Lebensqualität, Stadtreparatur und auf eine Überwindung der heute trennenden Wirkung der Autobahn höher gewertet als die Bedenken in Bezug auf negative Auswirkungen auf den Klimaschutz und in Bezug auf Eingriffe in Natur und Landschaft. Eine Autobahnüberdeckung ist eine einmalige und die einzige Chance zur Verbesserung der Gesamtsituation und kann nur durch einen künftigen 6-streifigen Ausbau des Autobahnabschnitts erreicht werden. Ohne 6-streifigen Ausbau hat die Stadt Erlangen und ihre Bürger\*innen keinen Anspruch auf mehr Lärmschutz.

Die Planungen der Autobahn GmbH stehen aktuell ganz am Anfang. Erst im nächsten Schritt werden die Planungsgrundlagen und Gutachten erstellt, auf deren Grundlage eine Entscheidung über die Umsetzung getroffen werden kann.

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

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

Die Stadt Erlangen unterstützt die Planungen der Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordbayern für einen 6-streifigen Ausbau der Autobahn A 73. Dies gilt vor allem im Hinblick auf die von der Stadt Erlangen präferierte Überdeckung der Autobahn in weiten Teilen des Stadtgebiets.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

In einem ersten Schritt soll die vorliegende „Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen und landschaftlichen Integration einer möglichen Einhausung der BAB 73 für den Abschnitt Tennenloher Straße bis Paul-Gossen-Straße“ ergänzt werden bis zur Anschlussstelle Erlangen Zentrum.

Die Planungskosten hierfür werden auf ca. 100.000 € veranschlagt. Aktuell stehen keine Haushaltsmittel hierfür zur Verfügung. Die Verwaltung wird die für das Konzept erforderlichen Haushaltsmittel in die Haushaltsberatungen für den Haushalt 2023 einbringen.

Zur Koordinierung des Projekts wurden eine dienststellenübergreifende Lenkungsgruppe und eine dienststellenübergreifende Arbeitsgruppe einberufen.

Die Verwaltung wird den Stadtrat weiterhin laufend über das weitere Vorgehen und die inhaltlichen Schritte informieren.

#### 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:	100.000 €	aktuell nicht vorhanden
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

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

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

#### Protokollvermerk:

Der Änderungsantrag von Referat VII zum Antragstext wird als Tischaufgabe aufgelegt.

Frau Stadträtin Ober stellt den Antrag, die Beschlussvorlage als Einbringung zu behandeln und in den Stadtrat am 28.04.2022 zu verweisen.

Dieser Antrag wird **mit 4:3 Stimmen** im **UVPB empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Frau Stadträtin Ober stellt den Änderungsantrag die Nrn. 2 und 3 des Antragstextes zu streichen. Dieser Antrag wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Herr Beirat Grillenberger stellt den Änderungsantrag, die Nrn. 2 und 3 des Antragstextes wie folgt zu ersetzen:

„Die Stadt Erlangen nutzt alle Möglichkeiten - auch rechtliche - , um einen 6-spurigen Ausbau der A 73 zu verhindern.“

Dieser Antrag wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Die Verwaltung (Ref. VII) erweitert den Änderungsantrag, der die Nrn. 2 und 3 betrifft, um den letzten Absatz der Begründung („Die lärm- und städtebauliche .... durchgeführt werden.“).

Dieser modifizierte Änderungsantrag wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Der nicht veränderte Antragstext wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 9:5 Stimmen** im **UVPA beschlossen**.

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

1. Der Stadtrat nimmt den Planungsauftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur weiteren Prüfung eines 6-streifigen Ausbaus der Autobahn A 73 im Bereich Erlangen zur Kenntnis.
2. Die Stadt Erlangen unterstützt den Planungsauftrag des Bundes und steht ihm positiv gegenüber. Der Planungsauftrag eröffnet die Chance für mehr Lärmschutz, für Stadtreparatur und für mehr Lebensqualität in weiten Teilen des Stadtgebiets durch eine angestrebte Einhausung der Autobahn A 73. Zuständig für den Planungsauftrag ist die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), Niederlassung Nordbayern.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegende „Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen und landschaftlichen Integration einer möglichen Einhausung der BAB 73 für den Abschnitt Tennenloher Straße bis Paul-Gossen-Straße“ in nördlicher Richtung um den Abschnitt bis einschließlich der Anschlussstelle Erlangen Zentrum zu ergänzen. Entsprechende Finanzmittel sollen angemeldet werden.

#### **Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 9 gegen 5

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

### Protokollvermerk:

Der Änderungsantrag von Referat VII zum Antragstext wird als Tischaufgabe aufgelegt.

Frau Stadträtin Ober stellt den Antrag, die Beschlussvorlage als Einbringung zu behandeln und in den Stadtrat am 28.04.2022 zu verweisen.

Dieser Antrag wird **mit 4:3 Stimmen** im **UVPB empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Frau Stadträtin Ober stellt den Änderungsantrag die Nrn. 2 und 3 des Antragstextes zu streichen. Dieser Antrag wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Herr Beirat Grillenberger stellt den Änderungsantrag, die Nrn. 2 und 3 des Antragstextes wie folgt zu ersetzen:

„Die Stadt Erlangen nutzt alle Möglichkeiten - auch rechtliche - , um einen 6-spurigen Ausbau der A 73 zu verhindern.“

Dieser Antrag wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Die Verwaltung (Ref. VII) erweitert den Änderungsantrag, der die Nrn. 2 und 3 betrifft, um den letzten Absatz der Begründung („Die lärm- und städtebauliche .... durchgeführt werden.“).

Dieser modifizierte Änderungsantrag wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 5:9 Stimmen** im **UVPA abgelehnt**.

Der nicht veränderte Antragstext wird **mit 4:4 Stimmen** im **UVPB nicht empfohlen** und **mit 9:5 Stimmen** im **UVPA beschlossen**.

### Ergebnis/Beschluss:

1. Der Stadtrat nimmt den Planungsauftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur weiteren Prüfung eines 6-streifigen Ausbaus der Autobahn A 73 im Bereich Erlangen zur Kenntnis.
2. Die Stadt Erlangen unterstützt den Planungsauftrag des Bundes und steht ihm positiv gegenüber. Der Planungsauftrag eröffnet die Chance für mehr Lärmschutz, für Stadtreparatur und für mehr Lebensqualität in weiten Teilen des Stadtgebiets durch eine angestrebte Einhausung der Autobahn A 73. Zuständig für den Planungsauftrag ist die Autobahn GmbH des Bundes (AdB), Niederlassung Nordbayern.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die vorliegende „Machbarkeitsstudie zur städtebaulichen und landschaftlichen Integration einer möglichen Einhausung der BAB 73 für den Abschnitt Tennenloher Straße bis Paul-Gossen-Straße“ in nördlicher Richtung um den Abschnitt bis einschließlich der Anschlussstelle Erlangen Zentrum zu ergänzen. Entsprechende Finanzmittel sollen angemeldet werden.

**Abstimmung:**

mehrheitlich abgelehnt  
mit 4 gegen 4

**TOP 18**

**31/140/2022**

**Zwischenstand Fahrplan Klima-Aufbruch**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

*Mitarbeitende des ifeu Instituts präsentieren die Inhalte in der Stadtratssitzung am 28. April 2022.*

Mit dem Fahrplan Klima-Aufbruch soll bis Herbst 2022 eine fundierte Handlungsgrundlage erarbeitet werden, die den Weg zur Klimaneutralität in Erlangen aufzeigt. Die anschließende Umsetzung des Fahrplans ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, weshalb von Beginn an Vertreterinnen und Vertreter von Wirtschaft, Verbänden, Initiativen, Universität, Stadtverwaltung und anderen Akteuren eingebunden wurden.

Der Sachbericht informiert im ersten Teil über den aktuellen **Stand des Beteiligungsprozesses „Fahrplan Klima-Aufbruch“**. Der zweite Teil konzentriert sich auf die bisherigen **Arbeitsergebnisse des ifeu Instituts**, welche die Basis für das weitere Vorgehen in Erlangen darstellt (s. Anlage 1: Zwischenbericht). Im letzten Abschnitt wird auf das **Pilotprojekt „Klimahaushalt“ und Klimafolgekosten** eingegangen.

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

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

Zwischenstand Beteiligungsprozess Fahrplan Klima-Aufbruch

Die fachlichen Analysen des ifeu Instituts laufen seit September 2021. Es wurden Interviews mit über 18 Akteurinnen und Akteuren geführt, bestehende Dokumente und Maßnahmen analysiert, Klima-Szenarien berechnet und auf dieser Grundlage sowie Best-Practice-Beispielen anderer Kommunen für Erlangen geeignete Klimaschutzmaßnahmen entwickelt (s. Punkt 2: Zwischenergebnisse).

Die wissenschaftlich fundierten Maßnahmenvorschläge werden im Rahmen des Beteiligungsprozesses in den kommenden Monaten von der Gruppe der Stakeholder und des Bürger\*innenrats diskutiert, angepasst und ergänzt. Das ifeu Institut bietet den Teilnehmenden dabei fortwährend fachliche Unterstützung.

Der Beteiligungsprozess hat mit einer digitalen Auftaktveranstaltung mit fast 100 Teilnehmenden am 22. März 2022 gestartet und wird bis Mitte Juli 2022 andauern (s. Abb. 1). Nach dem gemeinsamen Auftakt arbeiten die Stakeholder und Bürgerinnen und Bürger getrennt voneinander an den Maßnahmen. Ein steter Austausch der Ergebnisse zwischen den Gruppen wird durch das Projektteam gewährleistet.

# Beteiligungsprozess

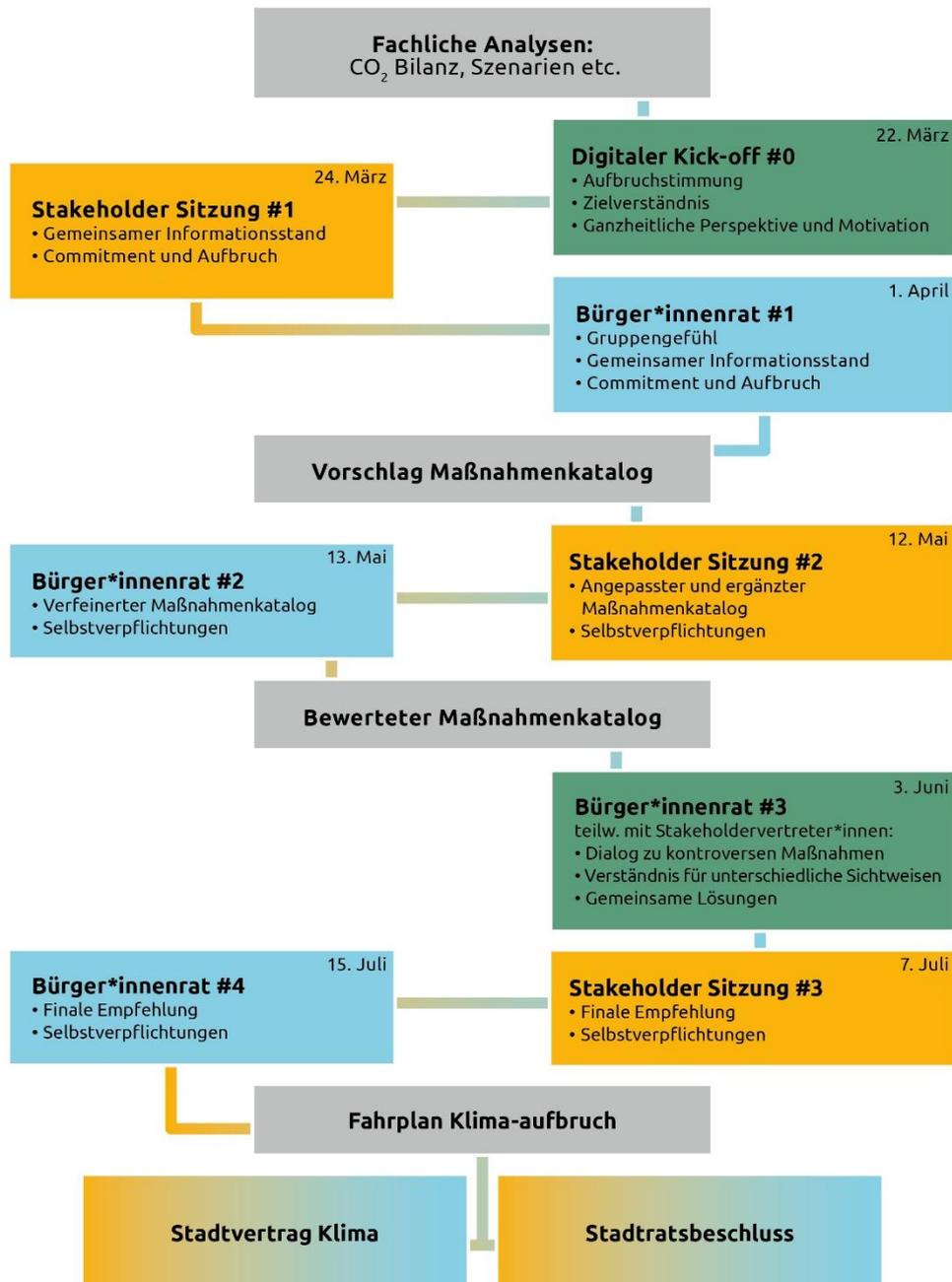


Abbildung 1: Der Prozessablauf für den Fahrplan Klima-Aufbruch

Sowohl für die Stakeholder als auch für die Bürgerinnen und Bürger fanden die ersten Arbeitssitzungen Ende März bzw. Anfang April statt. Alle Beteiligten sollten zunächst den gleichen Informationsstand erhalten, bevor sie in den zweiten Sitzungen im Mai an den Maßnahmen arbeiten werden. Des Weiteren haben die Teilnehmenden an den sogenannten „Selbstverpflichtungen“, also den Beiträgen der Akteure am Klimaziel, gearbeitet.

Der Fahrplan Klima-Aufbruch entsteht so bis zum Herbst dieses Jahres. Mit ihm werden Ziele und Maßnahmen ganz konkret für das Stadtgebiet festgelegt. Der Fahrplan soll Teil einer Übereinkunft sein, dem „Stadtvertrag Klima“, mit dem Erlangen zu einer glaubwürdigen Selbstbindung der beteiligten Akteure aufruft. Der Stadtrat entscheidet im Herbst auf Grundlage des Fahrplans, mit welchen Maßnahmen die Stadt ihren Weg in die Klimaneutralität gehen wird.

Die Stadtgesellschaft wird fortwährend über den Prozess informiert. Ende März erhielt jeder Erlanger Haushalt einen ökologisch gedruckten Flyer, der über den Fahrplan Klima-Aufbruch informiert und jede\*n Einzelne\*n dazu anregt, über klimaneutrales Verhalten nachzudenken. Mit dieser aufsuchenden Ansprache versucht die Stadtverwaltung auch Menschen zu erreichen, die sich bisher wenig mit dem Thema beschäftigt haben.

In regelmäßigen Pressegesprächen erhält die lokale und regionale Presse aktuelle Neuigkeiten. Über Beiträge in den städtischen sozialen Medien und einer Medienkooperation mit dem studentischen Radiosender Funklust sollen jüngere Menschen erreicht werden. Laufende Informationen sind zudem auf der städtischen Webseite zu finden: [www.erlangen.de/klima-aufbruch](http://www.erlangen.de/klima-aufbruch).

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Zwischenergebnisse: Der Weg zur Klimaneutralität

Mit dem Beschluss zum Fahrplan Klima-Aufbruch (BV 31/040/2020) hat der Stadtrat entschieden, die Klimaneutralität für das Erlanger Stadtgebiet vor 2030 zu erreichen und das CO<sub>2e</sub>-Restbudget als Grundlage und Steuerungsgröße zu nutzen, um CO<sub>2e</sub>-Reduktionssfortschritte in Erlangen zu bewerten.

In Folge dessen wurde in Zusammenarbeit mit dem ifeu Institut die Anwendung des CO<sub>2</sub>-Restbudgets für Erlangen konkretisiert. Hierzu wurden schrittweise folgende Fragen geklärt:

*Wie definiert Erlangen die Klimaneutralität für das Stadtgebiet ganz konkret? Wie wird der CO<sub>2e</sub>-Ausstoß erfasst?*

Es gibt verschiedene Ansätze „Klimaneutralität“ zu definieren, die stark voneinander abweichen und zum Teil fragwürdig sind, wenn sich damit Einrichtungen über finanzielle Ausgleichszahlungen in kürzester Zeit als klimaneutral bezeichnen können. Erlangen steht für ehrlichen Klimaschutz und übernimmt daher die Empfehlung des Umweltbundesamts für Klimaneutralität:

- Erlangen ist demnach klimaneutral, wenn mit dem Verbrauch von Energie nahezu keine CO<sub>2e</sub>-Emissionen mehr verbunden sind, d.h. die gesamte Energieversorgung ist auf erneuerbare Energien umgestellt.
- Die Erfassung dieser energiebedingten CO<sub>2e</sub>-Emissionen für Erlangen erfolgt nach der bundesweit einheitlichen **Bilanzierungssystematik Kommunal** (BISKO-Standard). In der BISKO-Systematik werden die fünf Verbrauchssektoren Haushalte, Verkehr, Kommunale Einrichtungen, Gewerbe, Handel & Dienstleistungen sowie Industrie betrachtet. Erlangen ist dann klimaneutral, wenn alle CO<sub>2e</sub>-Emissionen dieser Sektoren auf nahezu null reduziert werden. Zusätzlich sollen die Emissionen aus Landwirtschaft, Abfall und Abwasser in einer Nebenbilanz berücksichtigt werden.

- CO<sub>2e</sub>-Kompensationen über Zahlungen an Klimaschutz-Projekten in anderen Ländern können für die Erlanger CO<sub>2e</sub>-Bilanz nicht angerechnet werden. Erlangen muss die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien vor Ort schaffen und darf diesen Prozess nicht verzögern. Die finanzielle Unterstützung von Klimaschutz-Projekten des globalen Südens ist darüber hinaus wichtig.
- Der Bezug von Ökostrom wird für die Erlanger CO<sub>2e</sub>-Bilanz ebenfalls nicht angerechnet. Abhängig von den Anforderungen des Ökostromprodukts ergibt sich dadurch zwar ein qualitativer Beitrag zur Energiewende, eine Studie des Umweltbundesamts zeigt aber, dass der Bezug von Ökostrom kaum zum Ausbau der erneuerbaren Energien beiträgt (vgl. Umweltbundesamt 2019: Marktanalyse Ökostrom II, URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-15\\_cc\\_30-2019\\_marktanalyse\\_oekostrom\\_ii.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-15_cc_30-2019_marktanalyse_oekostrom_ii.pdf)). Die lokalen Fortschritte im Ausbau der regenerativen Stromgewinnung sind allerdings sehr wichtig für die Energiewende in Erlangen und werden daher auch durch Indikatoren prominent dargestellt.

### *Wie wird das CO<sub>2e</sub>-Restbudget in Erlangen angewendet?*

Das CO<sub>2e</sub>-Restbudget basiert auf dem Zusammenhang zwischen CO<sub>2e</sub>-Konzentration in der Atmosphäre und Temperaturanstieg: Je größer der CO<sub>2e</sub>-Anteil, desto höher der Temperaturanstieg. Damit kann ein konkretes CO<sub>2e</sub>-Restbudget errechnet werden, welches die Menschheit maximal verbrauchen darf, um das 1,5°C-Ziel einzuhalten. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) hat für Deutschland errechnet, dass es ab 2020 noch 2,5 Milliarden Tonnen CO<sub>2e</sub> ausstoßen kann, wenn das 1,5°C-Ziel mit 66% Wahrscheinlichkeit eingehalten werden soll und jedem Menschen der Erde das gleiche Restbudget zur Verfügung steht. In der Erlanger Grundlagenstudie Klimanotstand (2020) wurde auf dieser Basis für Erlangen ab 1. Januar 2020 ein Restbudget von 3,4 Millionen Tonnen CO<sub>2e</sub> ermittelt.

Für die Anwendung des CO<sub>2e</sub>-Restbudgets als Steuerungsinstrument bedarf es demnach jährliche CO<sub>2e</sub>-Bilanzen, die aufzeigen, wie viel CO<sub>2e</sub> Erlangen von seinem Restbudget bereits verbraucht hat. Mit der Einführung eines Klimahaushalts können diese Entwicklungen für ausgewählte Akteure zeitnah aufgezeigt werden (s. Punkt 3).

Die aktuellste CO<sub>2e</sub>-Bilanzen liegt für das Jahr 2019 vor: Circa 0,9 Mio. Tonnen CO<sub>2e</sub> wurden in diesem Jahr auf dem Erlanger Stadtgebiet ausgestoßen. Blieben die CO<sub>2e</sub>-Emissionen so hoch, wäre das Restbudget von 3,4 Mio. Tonnen CO<sub>2e</sub> bereits 2024 verbraucht. Für die Einhaltung des 1,5°C-Ziels müssen die Emissionen daher schnellstmöglich reduziert werden (s. Anlage 1: Zwischenbericht).

### *Was wäre nötig, um das 1,5°C-Ziel einzuhalten?*

Der beigefügte Zwischenbericht des ifeu Instituts beleuchtet, was bis 2030 passieren müsste, damit Erlangen das Restbudget nicht überschreitet und somit das 1,5°C-Ziel einhält.

Zentrale Aussagen des 1,5°C-Szenarios:

- **Stationärer Bereich** (ohne Verkehr): Bereits im Jahr 2023 muss eine CO<sub>2e</sub>-Reduktion um 49 % gegenüber 2020 erreicht werden. Bis 2030 müssten die CO<sub>2e</sub>-Emissionen um 95 % gegenüber 2019 sinken.

- **Verkehrsbereich:** CO<sub>2e</sub>-Emissionen müssen sich bis 2023 um 57 % gegenüber 2019 reduzieren. Bis 2028 ist eine Abnahme um 93 % notwendig.

In konkreten Beispielen ausgedrückt: Die jährliche Sanierungsrate müsste von 300 bis 400 Wohngebäuden auf 2.000 pro Jahr erhöht werden. Die Photovoltaik-Anlagen mit einer Gesamtleistung von aktuell 25 MWp müssten zukünftig pro Jahr mit 14 MWp zugebaut werden. Die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr müsste sich vervierfachen und der PKW-Verkehr sich bis 2028 um 75 % reduzieren und zudem zu 100 % elektrisch angetrieben sein.

Entscheidend beim 1,5-Grad-Szenario ist, dass die Emissionen in den **Jahren 2022 bis 2024** schnell genug sinken.

Aus Sicht des ifeu Instituts sind allerdings die notwendigen technischen und regulatorischen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene aktuell nicht gegeben. Die Stadt Erlangen könne stark vereinfacht nur zwischen **25 % bis 50 % ihrer Emissionen** aus dem stationären Bereich (ohne Verkehr) **direkt beeinflussen**. Erlangen sei für das Erreichen seiner Klimaschutzziele stark von anderen Ebenen (EU, Bund, Land, Kreis) abhängig und könne daher die Anforderungen des 1,5°C-Szenarios alleine **nicht realistisch umsetzbar**. Ein sofortiges Umdenken mit entsprechenden Maßnahmen wäre daher auf allen Ebenen notwendig (s. Anlage 1: Zwischenbericht, S. 8).

**Das ifeu Institut empfiehlt, das 1,5°C-Ziel für den weiteren Prozess in Erlangen nicht in Frage zu stellen.** Die Wissenschaft sei sich einig, dass bei Überschreiten eines weltweiten Temperaturanstiegs um 1,5°C gravierende klimatische Veränderungen wirksam werden, die unabsehbare Gefahren für große Teile der Weltbevölkerung bedeuten (s. Anlage 1: Zwischenbericht, S. 8).

Die Stadt Erlangen ist sich ihrer Verantwortung bewusst und wird trotz der schwierigen Rahmenbedingungen versuchen, alles, was möglich ist, umzusetzen, denn jedes Milligrad mehr kann zu gravierenden Auswirkungen führen (Auslösung von Kipppunkten).

Die Stakeholder-Gruppe und der Bürger\*innenrat, die den Fahrplan Klima-Aufbruch mit seinem Maßnahmenkatalog mitgestalten, sollen jedoch nicht vor einer unlösbaren Aufgabe gestellt werden. Die Maßnahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch dürfen nicht rein idealistischer Natur sein, sondern müssen auch realistisch und zügig umsetzbar sein.

Aus diesem Grund hat das ifeu Institut zwei weitere Szenarien mit unterschiedlichen Ambitionsgraden berechnet, woraus Teil-Indikatoren und Maßnahmen für die Stadt Erlangen abgeleitet wurden. Mit den Stakeholdern und Bürger\*innen wird daher ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der maximal ambitionierte und zugleich umsetzbare Maßnahmen für verschiedene Handlungsfelder enthält. Sollten sich die Rahmenbedingungen auf Landes- und Bundesebene zu Gunsten des Klimaschutzes verändern, könnten die Maßnahmen für Erlangen nachgeschärft werden.

#### Klimahaushalt und Klimafolgekosten

Klimaschutz hat sich in Erlangen als wichtiges Thema etabliert. Trotzdem zeichnet sich ab, dass die Anstrengungen, die unternommen werden, aktuell nicht ausreichen, um das festgelegte Klimaziel in angemessener Zeit zu erfüllen. Aus dieser Feststellung ergab sich die Frage:

**Wie kann die Stadt Erlangen mit den verfügbaren Ressourcen so haushalten, dass sie effektiv und effizient eingesetzt werden und dabei das CO<sub>2e</sub>-Restbudget so langsam wie möglich verbraucht wird?**

Oder konkret an einem Beispiel formuliert: In welche (Bestands-)Gebäude investiert die Stadt wie viel, um mit den verfügbaren Finanzmitteln und personellen Ressourcen möglichst hohe CO<sub>2e</sub>-Einsparungen zu erzielen? Antworten zu dieser und ähnlicher Fragen gelingen nur, wenn zugleich die **CO<sub>2e</sub>-Wirksamkeit** der Maßnahmen und deren **Finanzierung** in den Blick genommen werden. Die Priorisierung und die Auswahl besonders geeigneter Klimaschutzmaßnahmen würde dadurch erleichtert.

Aktuell prüft daher das Amt für Umweltschutz und Energiefragen, inwiefern ein **Klimahaushalt** in das gegenwärtige Verfahren zur Aufstellung des städtischen Finanzhaushalts integriert werden kann, um leichter im Sinne des gesetzten Klimaziels zu handeln.

Dieser Klimahaushalt soll zudem als Steuerungsinstrument dienen, indem er aufzeigt, in welchen Verantwortungsbereichen zu viel CO<sub>2e</sub> ausgestoßen wird und daher Anpassungen notwendig sind. Innerhalb der Haushaltsberatungen können die jeweils zuständigen Ämter einfließen lassen, welche finanziellen und personellen Ressourcen für Nachjustierungen dafür erforderlich wären.

Es handelt sich beim Klimahaushalt um ein Pilotprojekt, das es nach aktuellem Kenntnisstand des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen in keiner anderen deutschen Kommune gibt. Weitere Informationen dazu werden folgen.

*Welches weitere Instrument für effektiven Klimaschutz wird aktuell geprüft?*

Der heutige Ausstoß von Treibhausgasen verursacht langfristig Kosten, die sogenannten Klimafolgekosten. Laut Umweltbundesamt (UBA) betragen im Jahr 2020 die Kosten von einer Tonne ca. 195 € pro Tonne CO<sub>2e</sub>.

Durch die Berücksichtigung dieser Kosten in Ausschreibungen, Vergaben und generellen Planungen sind klimaverträgliche Investitionen durchsetzungsfähiger. Es würde aufzeigen, wann Anschubkosten effizient sind. Der Blick würde von einer betriebswirtschaftlichen Betrachtungsweise auf eine volkswirtschaftliche, meist nachhaltigere Sichtweise gelenkt werden. Diese Klimafolgekosten können auch ein wichtiges Instrument für die Bewertung von Maßnahmen, die Konzeption von Förderprogrammen oder die Einzahlungen in Klimafonds sein.

Aktuell wird in Zusammenarbeit mit dem ifeu Institut geprüft, inwiefern dieser Ansatz in das städtische Handeln integriert werden 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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht wird zur Kenntnis genommen.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht wird zur Kenntnis genommen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

**TOP 19**

**Anfragen**

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

Keine

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

Keine

## **Sitzungsende**

am 26.04.2022, 21:25 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:**