

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

(UWPA/008/2022)

## **über die 8. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 20.09.2022, 16:00 - 21:50 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

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

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

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

- siehe Anlage -

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

- . Werkausschuss EB77:
  
- 8. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
  
- 9. Fraktionsantrag SPD 021/2022: "Ballot Bins" als Teil der Imagekampagne für neue Abfallbehälter mit Aschenbechern 772/018/2022
  
- 10. Anfragen Werkausschuss EB77
  
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
  
- 11. Mitteilungen zur Kenntnis
  
- 11.1. Jahresbericht 2020/2021 zu den Stadterneuerungsgebieten in Erlangen - Broschüre Nr. 17 610.3/048/2022
  
- 11.2. 1.000-Bügel-Programm, hier: Evaluation des Programmjahres 2021/22 613/184/2022
  
- 11.3. 1.000-Bügel-Programm, hier: Planung Standort Waldstraße 1 613/185/2022
  
- 11.4. Forschungsprojekt „Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Luftqualität“ - Beteiligung Stadt Erlangen 613/197/2022

- 11.5. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/151/2022
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
12. VGN-Strategieprozess 2022, Bericht zum Sachstand; Fraktionsantrag der Grünen Liste 068/2022: "Bericht zum 365€-Ticket", Dringlichkeitsantrag der Erlanger Linke 137/2022 13/134/2022
13. Amtlicher Naturschutz bei der Stadt Erlangen - Naturschutzwacht bei der Unteren Naturschutzbehörde 31/148/2022  
**mündlicher Vortrag der Naturschutzwächterinnen gegen 16:30 Uhr**
14. Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände hier: Fraktionsantrag Grüne Liste Nr. 067/2021 23/041/2022
15. Bericht des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung, Antrag Nr. 034/2022 der Klimaliste und Antrag Nr. 104/2022 der Grünen Liste 614/050/2022  
**Bericht durch einen Vertreter des ZV Kommunale Verkehrsüberwachung gegen 17:00 Uhr**
16. Stationäre Blitzer - neue Möglichkeiten für mehr Sicherheit sowie weniger Lärm und Abgase, Antrag Nr. 118/2020 der SPD-Fraktion 614/017/2021
17. Schulung zur Kontrolle von Falschparkern, Antrag Nr. 26/2022 der Klimaliste Erlangen 614/038/2022
18. Förderprogramm Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 und weitere Gelder für das Förderprogramm; Fraktionsanträge der Grünen Liste 134/2022 und 119/2022 der SPD Fraktion VI/148/2022
19. Fortführung des Lastenradförderprogrammes ab 2023 - Bereitstellung notwendiger Finanzmittel VI/147/2022
20. Städtebaulicher Rahmenplan Quartier "Regnitzstadt" - Künftige Wendeschleife der Stadt-Umland-Bahn auf dem heutigen Großparkplatz PET/028/2022
21. Bebauungsplan Nr. E 229-B der Stadt Erlangen - Nahversorgungszentrum am S-Bahnhaltepunkt Eltersdorf - mit integriertem Grünordnungsplan hier: Weiteres Vorgehen nach Wettbewerb 611/113/2022
22. Bauvorhaben in der Bischofsweiherstraße Dechsendorf hier: Rechtmäßigkeit der Herstellung der Erschließungsanlagen 611/119/2022

- |     |  |              |
|-----|--|--------------|
| 23. | Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung im Bereich Baugebiet 413  | 611/120/2022 |
| 24. | Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Erlangen West II Baugebiet 413 - "Klimaneutrales Wohnen in Büchenbach Breite Äcker"<br>hier: Definition Klimaneutralität         | 611/121/2022 |
| 25. | 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. E 232 der Stadt Erlangen - Südlicher Ahornweg - mit integriertem Grünordnungsplan;<br>hier: Sitzungsgutachten / Satzungsbeschluss | 611/122/2022 |
| 26. | Antrag 405/2020 der SPD-Fraktion: Radschnellweg entlang StUB-Trasse nach Herzogenaurach  | 613/092/2021 |
| 27. | Grüne Welle für den Radverkehr; Antrag 044/2022 der Klimaliste vom 01.03.2022  | 613/166/2022 |
| 28. | Anträge 200/2021 und 095/2022 des StBR Alterlangen sowie 112/2021 der CSU Stadtratsfraktion: Verkehrssituation in Alterlangen  | 613/173/2022 |
| 29. | Neukonzeption der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr  | 613/186/2022 |
| 30. | Planung der Radverkehrsverbindungen parallel zur StUB-Trasse im Wiesengrund  | 613/187/2022 |
| 31. | Antrag Nr. 128/2022 der ÖDP, Freien Wähler, Klimaliste, Erlanger Linke: Gefährliches Parken von E-Scootern   | 613/188/2022 |
| 32. | Bürgerantrag "Unterstützung bei der Einführung eines 365€-Tickets für Studierende"   | 613/189/2022 |
| 33. | Antrag 092/2021 des Ortsbeirats Frauenaaurach: Optimierung der Schulbussituation Linie 281   | 613/191/2022 |
| 34. | Antrag 033/2022 der FDP-Fraktion: Moratorium Parkplatzabbau Innenstadt   | 613/193/2022 |
| 35. | Temporäre Spielbereiche, Antrag Nr. 178/2021 der Grünen Liste Fraktion   | 614/023/2021 |
| 36. | Entschärfung Gefahrensituation Konrad-Zuse-Straße, Antrag 403/2021 des Stadtteilbeirates Ost   | 614/031/2022 |

- |     |   |                |
|-----|---|----------------|
| 37. | Karl-Zucker-Straße: aktuelle Situation Fahrradverkehr und Lärm, Antrag Nr. 18/2022 des Stadtteilbeirates Süd  | 614/039/2022   |
| 38. | Bericht zur aktuellen Situation der Taxi-Unternehmen in Erlangen, Antrag 059/2022 der CSU-Fraktion  | 614/040/2022   |
| 39. | Geschwindigkeitsbegrenzung B4, Antrag Nr. 082/2021 der Klimaliste Erlangen  | 614/041/2022   |
| 40. | Radwege und Fahrradstraßen im Stadtteil Anger/Bruck, Antrag Nr. 203/2021 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck  | 614/042/2022   |
| 41. | Ungesicherte Übergangsstelle an der Kreuzung Liegnitzer Straße und Marienbader Straße, Antrag Nr. 047/2022 der SPD-Fraktion                               | 614/043/2022   |
| 42. | Aktualisierung der Schulwegepläne in Erlangen und Umsetzung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit, Antrag Nr. 404/2021 der ÖDP-Fraktion | 614/044/2022   |
| 43. | Weniger Lärm und Abgase, mehr Sicherheit und Nachtruhe in der Röttenbacher Straße, Antrag Nr. 067/2022 des Ortsbeirates Dechsendorf                       | 614/045/2022   |
| 44. | Gefahrenstelle Schallershofer Straße / Neumühle, Antrag Nr. 094/2022 des Stadtteilbeirates Alterlangen  | 614/047/2022   |
| 45. | Tempo 30 Max-und-Justine-Elsner-Schule, Antrag Nr. 110/2022 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck   | 614/048/2022   |
| 46. | Zwischenbericht des Amtes für Stadtplanung und Mobilität Budget und Arbeitsprogramm 2022 - Stand 31.07.2022   | 610.1/006/2022 |
| 47. | Anfragen  |                |

**TOP**

**Werkausschuss EB77:**

**TOP 8**

**Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77**

keine

**TOP 9**

**772/018/2022**

**Fraktionsantrag SPD 021/2022: "Ballot Bins" als Teil der Imagekampagne für neue Abfallbehälter mit Aschenbechern**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Öffentlichkeitskampagne gegen die wilde Entsorgung von Zigarettenkippen läuft inzwischen seit einigen Monaten mit unterschiedlichen Ergebnissen.

Die Plakataktion hat auf das Problem aufmerksam gemacht. Die Ausgabe von Handaschenbechern war so erfolgreich, dass weitere Aschenbecher nachbestellt wurden. Von verschiedenen Seiten hat die Verwaltung Feedback erhalten; so wollen sich engagierte Bürger\*innen und Schulen bei der Kampagne einbringen.

Die Kampagne hat bereits einen Teil der Raucher\*innen erreicht. Ein nicht unerheblicher Anteil der Raucher\*innen wird jedoch sein Verhalten ohne mögliche Konsequenzen nicht ändern. Hierbei werden „Ballot Bins“, die spielerisch das Problem reduzieren wollen, nicht das gewünschte Ergebnis bringen.

Nachfolgend „Ballot Bins“ aus anderen Städten; in der Regel sind diese optisch wenig ansprechend.



Die Öffentlichkeitskampagne und die einhergehenden Maßnahmen zur ordentlichen Kippenentsorgung werden weitergeführt; aktuell wurde begonnen die Papierkörbe an den Bushaltestellen auszuwechseln.

Die Nachrüstung der übrigen Abfalleimer mit regendichten Kippenbehältern wird noch dauern, da sich die Suche nach adäquaten Modellen schwieriger gestaltet als zunächst angenommen.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter stellt folgenden Änderungsantrag zum Antragstext:

Die Verwaltung verzichtet **derzeit** auf den Einsatz von „Ballot Bins“ bei der Öffentlichkeitskampagne Zigarettenkippen.

**Bei zukünftigen Aktionen wird die Verwaltung den Vorschlag zum Einsatz von „Ballot Bins“ wieder aufgreifen.**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.  
Der Fraktionsantrag der SPD Nr. 021/2022 ist hiermit bearbeitet.

### Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung verzichtet **derzeit** auf den Einsatz von „Ballot Bins“ bei der Öffentlichkeitskampagne Zigarettenkippen.

**Bei zukünftigen Aktionen wird die Verwaltung den Vorschlag zum Einsatz von „Ballot Bins“ wieder aufgreifen.**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.  
Der Fraktionsantrag der SPD Nr. 021/2022 ist hiermit bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

## TOP 10

### Anfragen Werkausschuss EB77

keine

## **TOP 11**

### **Mitteilungen zur Kenntnis**

## **TOP 11.1**

**610.3/048/2022**

### **Jahresbericht 2020/2021 zu den Stadterneuerungsgebieten in Erlangen - Broschüre Nr. 17**

Der Jahresbericht zur Entwicklung der Stadterneuerungsgebiete in Erlangen dient neben der Öffentlichkeitsarbeit auch der Dokumentation gegenüber den Fördergebern. Im Bericht werden die vielfältigen Maßnahmen vorgestellt, die unter Inanspruchnahme der Städtebauförderung im Rahmen des Programms „Sozialer Zusammenhalt“ sowie des Bayerischen Städtebauförderungsprogramms umgesetzt werden konnten. Der Jahresbericht erscheint alle zwei Jahre.

Seit 2004 werden Sanierungsmaßnahmen in den förmlich festgelegten Sanierungsgebieten "Nördliche Altstadt" und "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz" über Bund-Länder-Städtebauförderprogramme gefördert. Zahlreiche Projekte konnten seitdem zur Aufwertung der Innenstadt einerseits bei öffentlichen Hochbaumaßnahmen und andererseits mit der Neugestaltung von Straßenräumen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes initiiert, geplant und realisiert werden. Seit 2004 sind über 25 Mio. Euro an Städtebaufördermitteln für die Innenstadt Erlangens bewilligt worden. Der jährlich im Mai stattfindende bundesweite Tag der Städtebauförderung bietet den Erlanger Bürgerinnen und Bürgern bereits seit 2015 die Möglichkeit, sich zu konkreten Vorhaben und Aktionen im Rahmen der Städtebauförderung zu informieren.

Zum zweiten Mal wird in der Reihe der Jahresberichte nicht nur zur Innenstadtentwicklung Erlangens berichtet. Neben den beiden Stadterneuerungsgebieten in der historischen Innenstadt wurden jeweils nach der Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) mit Erlangen-Südost und Büchenbach-Nord weitere Gebiete in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen. Der vorliegende Jahresbericht stellt die drei Erlanger Stadterneuerungsgebiete sowie die Ortsmitte Eltersdorf als Einzelmaßnahme im Bayrischen Städtebauförderungsprogramm vor und dokumentiert die Entwicklungen und Projekte in den Gebieten.

Der Jahresbericht 2020/2021 wurde der MzK als digitaler Anhang beigefügt und wird im Hinblick auf nachhaltiges Handeln vorwiegend in digitaler Form weitergegeben. Unter folgenden link ist der Jahresbericht auf der städtischen Internetseite abrufbar:

[https://erlangen.de/de/aktuelles/jahresbericht-stadterneuerung-20\\_21](https://erlangen.de/de/aktuelles/jahresbericht-stadterneuerung-20_21)

Im Vergleich zu den früheren Auflagen von 1.000 Stück wird der Jahresbericht 2020/2021 auf 100 % Recyclingpapier sowie ohne Folienkaschierung und nur mit einer Auflage von 200 Stück gedruckt. Die gedruckten Broschüren sind zur kostenlosen Mitnahme für die Bürgerinnen und Bürger bei öffentlichen Veranstaltungen sowie zur Auslage im Amt für Stadtplanung und Mobilität, in den Quartiersbüros und im Foyer des Rathauses vorgesehen.

**TOP 11.2**

**613/184/2022**

**1.000-Bügel-Programm, hier: Evaluation des Programmjahres 2021/22**

Am 16.03.2021 hat der UVPA das Planungs- und Umsetzungskonzept des 1.000-Bügel-Programmes Innenstadt beschlossen (613/068/2021). Über die konkretisierten Umsetzungsstufen wurde am 15.06.2021 im UVPA ein Beschluss gefasst (613/096/2021). Das Ziel der Verwaltung ist es, jährlich 250 Fahrradbügel umzusetzen. Nach etwas Vorlaufzeit für die Planung der ersten Standorte konnte im September 2021 mit der Umsetzung begonnen werden.

Mit Stand August 2022 wurden insgesamt 151 Fahrradbügel und vier Lastenradbügel, die eine Abstell- und Ansperrmöglichkeit für 302 Fahrräder beziehungsweise sechs Lastenräder/Fahrräder mit Anhänger bieten, installiert. Dabei wurden zum einen 15 vorhandene alte Abstellanlagen modernisiert sowie erweitert und zum anderen fünf neue Abstellanlagen errichtet. Durch die Modernisierung und bessere Flächenausnutzung der vorhandenen Anlagen konnte eine Kapazitätssteigerung von 44,7% erreicht werden. Insgesamt (Erweiterung der vorhandenen Anlagen und neue Standorte) wurden so 168 neue Stellplatzmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Wird noch der reine Ersatz der vorhandenen Stellplätze berücksichtigt, konnten in Summe 308 moderne, sichere und gut erreichbare Stellplätze für Fahrräder/Lastenräder geschaffen werden.

Ende Juni 2022 wurde für 18 der umgesetzten Standorte Erhebungen durchgeführt (s. Anlage 1). Weitere Abstellanlagen konnten zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt werden, was an der Problematik unbesetzter Stellen in der Verwaltung liegt. Ein Standort wurde nicht in die Auswertung aufgenommen, da er von Kfz zugeparkt war und deswegen eine Verzerrung der Nutzung anzunehmen ist. Es wurde je vormittags und nachmittags die Auslastung der Abstellanlagen eruiert. Die Verteilung der einzelnen Standorte auf die Auslastung stellt sich wie folgt dar:

vormittags		nachmittags	
Auslastung	Anzahl der Standorte	Auslastung	Anzahl der Standorte
Sehr hoher Parkdruck (Auslastung $x \geq 90\%$ )	4	Sehr hoher Parkdruck (Auslastung $x \geq 90\%$ )	6
Hoher Parkdruck (Auslastung $80\% \leq x < 90\%$ )	1	Hoher Parkdruck (Auslastung $80\% \leq x < 90\%$ )	0
Mittlerer Parkdruck (Auslastung $70\% \leq x < 80\%$ )	1	Mittlerer Parkdruck (Auslastung $70\% \leq x < 80\%$ )	0
Geringer Parkdruck (Auslastung $60\% \leq x < 70\%$ )	2	Geringer Parkdruck (Auslastung $60\% \leq x < 70\%$ )	4
Kein Parkdruck (Auslastung $x < 60\%$ )	10	Kein Parkdruck (Auslastung $x < 60\%$ )	8

Es zeigt sich, dass vormittags bei 56% der Standorte kein Parkdruck, bei 17% ein geringer bis mittlerer und bei 28% ein hoher bis sehr hoher Parkdruck zu verzeichnen ist. Nachmittags war bei 44% der Standorte kein Parkdruck, bei 22% ein geringer bis mittlerer und bei 33% ein sehr hoher

Parkdruck vorhanden. Diese Zahlen zeigen, dass die Ausweitung von Fahrradabstellanlagen durch das 1.000-Bügel-Programm sehr gut angenommen wird. So liegt der Median der Auslastung aller analysierten 18 Standorte vormittags bei 57% und nachmittags bei 63%. Nach genauerer Betrachtung lässt sich noch keine weitere klare Aussage zur Auslastung treffen.

Alles in allem zeigen die ersten erweiterten und neu umgesetzten Radabstellanlagen, dass der Bedarf deutlich vorhanden ist, die Abstellanlagen sehr gut genutzt werden sowie die Erweiterungen der alten Abstellanlagen den Mehrbedarf zumeist gut abfedern und so „wild“ abgestellte Fahrräder geordnet werden können. Das Ergebnis zeigt aber auch, dass es an einzelnen Standorten noch zu Voll- und Überauslastungen kommt. Mit der fortlaufenden Umsetzung sowie Evaluation des 1.000-Bügel-Programms wird sich zeigen, ob sich die Situation weiter verbessert.

Mit der aktuellen Anzahl installierter Fahrradbügel befindet sich die Verwaltung leider noch unter dem selbstgesteckten Ziel von 250 Bügeln pro Jahr. Dies liegt unter anderem daran, dass der Abstimmungsaufwand bei einzelnen Planungen merklich höher ausfällt (s. MzK 613/185/2022 zum Standort Waldstraße 1). Des Weiteren ermöglichen die vorhandenen personellen Ressourcen in Teilen der Verwaltung keine schnellere Bearbeitung. Die Verwaltung setzt ihre Planung und Umsetzung des 1.000-Bügel-Programmes unter den gegebenen Rahmenbedingungen kontinuierlich fort. Dahingehend wurde das Programm mittlerweile auf die Gesamtstadt ausgeweitet und die Bevölkerung erneut aufgefordert, sich mit Standortvorschlägen online zu beteiligen. Das Standortkonzept für die Gesamtstadt wird dem UVPA voraussichtlich Ende 2022/Anfang 2023 vorgestellt. Der Fokus wird hierbei auf Intermodalität, Standorte mit besonderem Parkdruck sowie schnell und einfach umzusetzende Standorte gelegt.

## **TOP 11.3**

**613/185/2022**

### **1.000-Bügel-Programm, hier: Planung Standort Waldstraße 1**

Im Rahmen des 1.000-Bügel-Programms für die Erlanger Innenstadt (613/068/2021 & 613/096/2021) sollen am Standort Waldstraße 1 neue Fahrradbügel aufgestellt werden. Die Schaffung von Fahrradbügeln im Bereich zwischen dem Haupteingang der HNO-Klinik des UKER und dem Physiologischen Institut II der FAU wird als zwingend notwendig und zielführend erachtet, um zur Ordnung des teilweise enormen Radverkehrsaufkommens beizutragen. Besonders die Freihaltung des Gehweges soll somit sichergestellt werden, da die Benutzung des Gehweges und der Gehwegabsenkungen an der Kreuzung mit der Anlagenstraße teilweise schlichtweg nicht möglich ist (s. Anlage 1).

Zur optimalen Standortfindung ist die Verwaltung auf die HNO-Klinik zugegangen und bat um einen Ortstermin. Am 28.04.2022 diskutierten Vertreter\*innen der HNO-Klinik mit einem zuständigen Vertreter der Verwaltung die Situation. Währenddessen konnte zeitgleich die Problemlage während der Höchstauslastung beobachtet werden. Die Vertreter\*innen der HNO-Klinik stellten zudem dar, dass das problemlose Benutzen des Gehweges in unmittelbarer Nähe zum Eingang der HNO-Klinik auch für Patient\*innen sehr wichtig ist. Die Anwesenden kamen zudem überein, dass aufgrund der Flächenknappheit auch ein bis zwei öffentliche Kfz-Parkplätze umgenutzt werden könnten. Es wurde festgehalten, dass für die Planung der Fokus auf die vorhandenen Radabstellanlagen im Kreuzungsbereich und den Bereich südlich des Eingangs der HNO-Klinik gelegt wird.

Das Ergebnis des Ortstermins wurde auch der Leitung der HNO-Klinik mitgeteilt, woraufhin an die Verwaltung das Belang herangetragen wurde, keinen Kfz-Parkplatz für Fahrradstellplätze umzunutzen. Dies wurde mit der Notwendigkeit des Vorhaltens von PKW-Stellplätzen, welche in Notfallsituationen (z. B. akute Atemnot, starke Blutungen im Hals- oder Rachenbereich) von Patient\*innen zur Anfahrt der Klinik genutzt werden können, begründet.

Zur Abwägung der Belange und Klärung des Bedarfs an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Bereich der HNO-Klinik hat die Verwaltung daraufhin die Auslastung der vorhandenen Radabstellanlagen erhoben. Hierbei wurden die Vorgaben zu Erhebungen von Radabstellanlagen nach den Richtlinien der FGSV angewendet (Hinweise zum Fahrradparken 2012, Empfehlungen für Verkehrserhebungen 2012, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010). Es wurden die vorhandenen städtischen Abstellanlagen und die Abstellanlage auf Klinik-Gelände erhoben. Außerhalb der vorhandenen Anlagen abgestellte Fahrräder wurden dabei ebenso berücksichtigt. Zusätzlich wurden die in der Nähe der Radabstellanlagen liegenden öffentlichen Parkplätze auf freie Kapazitäten miterhoben (s. Anlage 2).

Das Ergebnis der Erhebungen stellt sich wie folgt dar:

Erhebungstag	Uhrzeit	Auslastung Radabstellplätze		Auslastung Kfz-Parkplätze			
		öffentlicher Raum	Klinik-Gelände	im zentralen Bereich	im erweiterten Bereich Süd	im erweiterten Bereich West	insgesamt
Dienstag, 24.05.2022	08:15	233%	140%	70%	84%	80%	79%
	12:15	83%	100%	80%	84%	97%	89%
	16:45	67%	70%	80%	88%	86%	85%
Dienstag, 31.05.2022	08:15	242%	90%	95%	92%	89%	91%
	12:15	75%	83%	80%	80%	94%	86%

Die Auslastung der Radabstellanlagen erreicht morgens die Spitze und zeigt einen mehr als doppelt so hohen Bedarf an. Im Tagesverlauf entspannt sich die Situation, zeigt aber dennoch einen mittleren bis hohen Parkdruck. Im Mittel lag die Auslastung bei 118 %. Die Auslastung der vorhandenen öffentlichen KFZ-Parkplätze zeigt durchweg eine hohe Auslastung. Eine regelmäßige Spitzenauslastung lässt sich nicht herauslesen. Im Mittel lag die Auslastung bei 85 %.

Das zeigt, dass der Parkdruck sowohl für Radfahrende als auch für Kfz-fahrende mittel bis sehr hoch ist. In der Gesamtschau ist die Auslastung der Radabstellanlagen wenig stabil und erreicht v.a. morgens Spitzen, die keinen Puffer mehr zulassen und zu regelwidrigem Abstellen im Gehwegbereich und einem Belegen von Kfz-Parkplätzen (rechtlicher Graubereich) führen (s. Anlage 1). Die Auslastung der Kfz-Parkplätze, die meist einen Puffer von ca. 15 % aufweisen, verteilt sich regelmäßiger. Aus den vorhandenen Daten wurde je Erhebungszeitpunkt ermittelt, wie viele zusätzliche Fahrradbügel nötig wären, um die Prämisse „kein Parkdruck“ (entspricht einer Auslastung von unter 60%) zu erfüllen. Die starken Schwankungen legen nahe, sich über den Mittelwert an den zusätzlichen Bedarf zu nähern, der auf einen Mehrbedarf von 11 zusätzlichen Fahrradbügeln schließen lässt.

Erhebungstag	Uhrzeit	zusätzlich benötigte Fahrradbügel
Dienstag, 24.05.2022	08:15	28
	12:15	7
	16:45	-1
Dienstag, 31.05.2022	08:15	18
	12:15	3

11 Fahrradbügel im  
Mittel

In der daraus resultierenden Planung (s. Anlage 3) wurde der Fokus, wie im Ortstermin mit den Vertreter\*innen der HNO-Klinik vereinbart, zunächst auf eine Erweiterung der vorhandenen Radabstellanlagen auf öffentlicher Fläche gelegt. Hier können bei optimaler Ausnutzung der vorhandenen Fläche und einem Ersatz der vorhandenen Anlagen vier zusätzliche Fahrradbügel installiert werden. Zur Schaffung weiterer Abstellmöglichkeiten wird ein öffentlicher Kfz-Parkplatz zu einer Fahrradabstellfläche mit fünf Fahrradbügeln und einem Lastenradbügel umgewidmet. Die Fläche des überlangen Parkplatzes wird damit besser genutzt und stellt mit der dahinter liegenden Abstellanlage der HNO-Klinik eine optische Einheit dar. In Summe lassen sich somit 10 zusätzliche Fahrradbügel im Bereich Waldstraße/Anlagenstraße herstellen, was aufgrund der Flächenknappheit eine sehr gute Annäherung an das Ergebnis aus der Auslastungserhebung darstellt.

Dem Belang der HNO-Klinik wird damit zwar nur teilweise entsprochen. Aber in Anbetracht der erhobenen Auslastung, der Flächenverfügbarkeit sowie der Tatsache, dass direkt vor dem Eingang der HNO-Klinik eine fast 20m lange Haltefläche für Notfälle/Krankenfahrzeuge existiert, wird die Umwidmung eines einzelnen Kfz-Parkplatzes in 10 Fahrrad- plus ein Lastenrad-Parkplatz als vertretbar und zielführend angesehen. Dadurch kann der parkende Radverkehr besser geordnet werden und die notwendige Verkehrsfläche für den Fußverkehr, welcher auch Personen mit Gehhilfen, Kinderwägen, Rollstühlen impliziert, sichergestellt werden. Schließlich haben auch die Patient\*innen der HNO-Klinik nicht nur ein Interesse an einem fußläufig erreichbaren Parkplatz, sondern auch ein Interesse daran, umweg- und barrierefrei den Gehweg zur und vor der HNO-Klinik zu benutzen. Für Patient\*innen, die nicht aufgrund eines Notfalls die HNO-Klinik aufsuchen, wird ab Dezember 2023 eine bessere Erschließung durch die CityLinie ermöglicht. Die Verwaltung wird daher die Planung, wie dargestellt, in die Umsetzung bringen. Die HNO-Klinik wurde Ende August über das Ergebnis der Abwägung und die Planung in Kenntnis gesetzt.

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

#### **Protokollvermerk:**

Dieser Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

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

#### **Abstimmung:**

abgesetzt

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

### Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

### Ergebnis/Beschluss:

### Abstimmung:

abgesetzt

## TOP 11.4

613/197/2022

### **Forschungsprojekt „Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Luftqualität“ - Beteiligung Stadt Erlangen**

Die Stadt Erlangen hat sich bereits im Jahr 2021 der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ (s. Anlage 1) angeschlossen, die auch weiterhin Zulauf hat (s. Anlage 2). Die Einführung von Maßnahmen in Erlangen und die Erprobung der Einsatzmöglichkeiten werden daher von der Stadtverwaltung, soweit derzeit rechtlich möglich, angestrebt und umgesetzt.

In diesem Zusammenhang hat sich die Stadtverwaltung auch beim Forschungsprojekt „Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Luftqualität“ (FE 77.0523/2019) für die Untersuchung von Pilotstrecken beworben. Dieses Projekt“) wird im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, von einem Projektkonsortium aus Hochschulen und Ingenieurbüros bearbeitet.

Das vordringliche Ziel dieses Forschungsprojektes ist, die Auswirkungen einer erweiterten Anordnung von Tempo 30 bzw. Tempo 40 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf die Qualität des Verkehrsablaufs – und dabei insbesondere im Zusammenhang mit der Lichtsignalsteuerung an Knotenpunkten –, die Verkehrssicherheit und die Luftqualität zu bestimmen. Es sollen Empfehlungen abgeleitet werden, die vor allem den fachlich und politisch Verantwortlichen in den Kommunen als Entscheidungshilfe in der Diskussion um die Anordnung von Tempo 30 bzw. Tempo 40 und dessen Folgen dienen. Betrachtet werden sollen keine punktuellen Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus z. B. Sicherheitsgründen, wie sie im Bereich von Schulen und anderen sensiblen Einrichtungen angeordnet werden, sondern Geschwindigkeitsbeschränkungen über längere Abschnitte bzw. ganze Straßenzüge im Netz.

Aktuell erfolgt die Auswahl geeigneter Netzabschnitte bzw. Straßenzüge für das Forschungsprojekt, für die im Rahmen von Vorher-/Nachher-Betrachtungen empirische Erhebungen durchgeführt werden können. Die empirischen Erkenntnisse dienen als Grundlage für mikroskopische Simulationsuntersuchungen. Das bedeutet, dass Kommunen gesucht werden, die dazu bereit sind, derzeitige Abschnitte mit Tempo 50 auf Tempo 30 oder Tempo 40 zu ändern. Die Vorher-Betrachtungen sollen im September und Oktober 2022, die Nachher-Betrachtungen im Zeitraum von März bis Juni 2023 durchgeführt werden. Die interessierten Kommunen müssten sich

also verpflichten, die Abschnitte definitiv im November bzw. Dezember 2022, spätestens im Januar 2023 auf Tempo 30 oder Tempo 40 anzupassen.

Seitens der Stadtverwaltung wurden hierfür als Untersuchungsstrecken die Eltersdorfer Str. / Fürther Straße wegen der geplanten Einführung verkehrsberuhigender Maßnahmen in Eltersdorf, die Schallershofener Str. aufgrund der empirischen Erfahrungen mit dem Schutzstreifen sowie die Essenbacher Str. wegen dortiger Bürgerbeschwerden priorisiert.

Die Auswahl von Untersuchungsstrecken muss hierbei allerdings auch dem Untersuchungsschwerpunkt des von der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) und den damit verbundenen Vorgaben genügen. Nach Abstimmung mit den Forschungsnehmern sind die o.g. Straßenzüge für die im Forschungsprojekt zu fokussierenden Fragestellungen leider nicht geeignet, da innerhalb der sie begrenzenden Knotenpunkte keine untersuchungsrelevanten lichtsignalgeregelten Knotenpunkte vorhanden sind.

Als für das Forschungsprojekt besonders geeignet haben sich nach Abstimmung mit Vertretern der Verwaltung und einer umfassenden Ortsbesichtigung des von der BASt beauftragten Forschungsnehmers die Gebbertstraße sowie die Drausnick- / Luitpoldstraße ergeben, die am Zollhausplatz zusammentreffen.

Bei der Gebbertstraße würden für eine Geschwindigkeitsreduzierung der gesamte Straßenzug von der Nürnberger Straße bzw. der Breslauer Straße (in Abhängigkeit davon, wo die Anordnung von Tempo 30 erfolgt) bis zur Luitpoldstraße betrachtet werden. Von den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten sind dabei in jedem Fall die beiden Kreuzungen mit der Schenkstraße und der Henkestraße von Interesse.

Bei der Luitpoldstraße und Drausnickstraße wäre auch der gesamte Straßenzug von der Kurt-Schumacher-Straße bis zur Luitpoldstraße für das Forschungsprojekt von großem Interesse. Sofern seitens der Verkehrsunternehmen wegen der dort verkehrenden Buslinien zu große Bedenken bestehen, ist hier auch eine Betrachtung nur des innenstadtnäheren Abschnitts von etwa der Eichendorfstraße bis zur Luitpoldstraße denkbar, sodass in jedem Fall die beiden lichtsignalgeregelte Kreuzung mit der Moltkestraße / Pränckhstraße und die lichtsignalgeregelte Einmündung der Hartmannstraße innerhalb des Anordnungsbereichs von Tempo 30 liegen.

Die Vorher-Betrachtungen würden voraussichtlich im Oktober 2022 stattfinden. Die Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 müsste dann zwischen November 2022 und Januar 2023 erfolgen. Die Nachher-Betrachtungen erfolgen im Zeitraum von März bis Juni 2023, je nachdem, wann die Anordnung von Tempo 30 erfolgt ist, um einen ausreichenden Gewöhnungseffekt zu gewährleisten.

Die endgültige Entscheidung über die Pilotstädte und deren zu betrachtende Netzabschnitte bzw. Straßenzüge erfolgt demnächst in Abstimmung mit der Bundesanstalt für Straßenwesen als Auftraggeber und dem forschungsbegleitenden Betreuungskreis. Voraussetzung hierfür ist eine verbindliche Absichtserklärung durch OBM, dass zwischen November 2022 und Januar 2023 auf den betrachteten Straßen die Anordnung von Tempo 30 erfolgt.

Aufgrund der aktuellen Vorgaben aus der StVO kann die reduzierte Höchstgeschwindigkeit nur temporär im Rahmen des Forschungsprojektes angeordnet werden und wird danach, im Sommer 2023, wieder aufgehoben.

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

**Protokollvermerk:**

Aufgrund von Personalmangels wurde der Tagesordnungspunkt zurückgestellt.  
Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Protokollvermerk:**

Aufgrund von Personalmangels wurde der Tagesordnungspunkt zurückgestellt.  
Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 11.5**

VI/151/2022

**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**

**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

### Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

## TOP 12

13/134/2022

### VGN-Strategieprozess 2022, Bericht zum Sachstand; Fraktionsantrag der Grünen Liste 068/2022: "Bericht zum 365€-Ticket", Dringlichkeitsantrag der Erlanger Linke 137/2022

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Fraktionsantrag 068/2022 beantragt die Fraktion der Grünen Liste eine Vorstellung des VGN-Gutachtens zum 365-Euro-Ticket sowie die Beantwortung weiterer Fragen zu Zukunft und Finanzierung des ÖPNV. Mit dem Dringlichkeitsantrag 137/2022 thematisiert die Erlanger Linke ein Schreiben von Vertretern des Bayerischen Landkreistages und des Bayerischen Städtetags aus dem VGN-Raum zum Bürgerbegehren für ein 365-Euro-Ticket in Nürnberg, das auch vom Oberbürgermeister unterzeichnet worden ist.

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

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

Vor dem Hintergrund der Forderungen nach Einführung eines 365-Euro-Tickets im VGN, u.a. auch im Rahmen eines erfolgreichen Bürgerbegehrens in Nürnberg, beauftragte der VGN im Jahr 2021 die Fa. civity mit der Erstellung eines Gutachtens, das die Einführung eines 365-Euro-Tickets im VGN zum Gegenstand hatte. Untersucht wurden dabei Kosten und Nutzen eines solchen Tickets in verschiedenen Modellen. Die Ergebnisse des Gutachtens wurden den Fraktionen und Ausschussgemeinschaften im Erlanger Stadtrat im Rahmen einer Videokonferenz am 15. November 2021 vorgestellt. Das wichtigste Ergebnis des Gutachtens ist dabei, dass Kosten und Nutzen der Maßnahme unter den gegebenen Finanzierungsvoraussetzungen des ÖPNV in Deutschland in keinem akzeptablen Verhältnis stehen. Das Modell, welches dabei die größte Nachfragesteigerung erzielt, kommt bei einem Mitteleinsatz (Mindererlöse) i.H.v. von rund 100 Mio. Euro brutto pro Jahr auf eine Mehrnachfrage von nur 3,2 %. Der Gutachter empfahl daher, entsprechende Mittel für andere Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV (Angebotsausbau) einzusetzen. Über die anstehende Beschlussfassung des VGN in der Sache war im Rahmen der Videokonferenz ebenso informiert worden mit der Möglichkeit der Rückmeldung im Nachgang.

Die Aufgabenträger des ÖPNV haben sich im Grundvertragsausschuss des VGN in der Sitzung am 16. Dezember 2021 mit dem 365-Euro-Ticket befasst. Der Ausschuss ist dabei den Ergebnissen des Gutachtens gefolgt. Die Ergebnisse des Gutachtens zur Einführung eines 365-Euro-Tickets VGN für Alle zeigten, dass die Umsetzung der Tarifmaßnahme dauerhaft einen hohen finanziellen Einsatz erfordern würde, ohne dass dabei das ÖPNV-Angebot in seiner Substanz angemessen verbessert würde. Vor diesem Hintergrund sei die Einführung eines 365-Euro-Tickets VGN für Alle in einem verbundweiten Modell zum 1. Januar 2023 nicht möglich. Weiterhin stellte der Grundvertragsausschuss erneut fest, dass eine Einführung unter den Partnern im VGN unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht konsensfähig sei.

In der Folge hat der Stadtrat der Stadt Nürnberg am 30. März 2022 vom Vorhaben Abstand genommen. In der Zwischenzeit wurden in Nürnberg erneut Unterschriften für ein Bürgerbegehren gesammelt. Der Bezirksverband Mittelfranken des Bayerischen Städtetags sowie des Bayerischen Landkreistags hat am 30. Juni in einem Schreiben an den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, Marcus König, die vor dem Hintergrund des Gutachtens ablehnende Haltung der übrigen Aufgabenträger im VGN zu einem 365-Euro-Ticket bekräftigt (vgl. Anlage). Ein Beschluss der Gremien des VGN für die Einführung eines 365-Euro-Tickets im Verbundraum ist weiterhin in keinsten Weise absehbar.

Das aktuelle Bürgerbegehren wird von der Stadt Nürnberg als nicht zulässig eingestuft. Am 8. Juli ist der Stadtrat dieser Einschätzung gefolgt. Inwiefern es hier noch zu juristischen Auseinandersetzungen kommen wird, bleibt abzuwarten, die Diskussion in Nürnberg verläuft dynamisch.

Die Ergebnisse des Gutachtens zum 365-Euro-Ticket zeigen aus Sicht der Stadtspitze einmal mehr zwei Aspekte. Zum einen reicht es nicht aus, nur Änderungen am Preis vorzunehmen. Das Beispiel Wien zeigt im Gegenteil eindrücklich, dass parallel zum Preis auch an anderen Stellschrauben gedreht werden muss. In Wien wurde das ÖPNV-Angebot über Jahre massiv ausgebaut. Gleichzeitig wurde der vorhandene Parkraum eingeschränkt und stadtwert bewirtschaftet und verteuert. Durch Begrünung, Radabstellanlagen, Flächen für Außengastronomie und den ÖPNV wurde zudem dem motorisierten Individualverkehr konsequent vielerorts Fläche entzogen. Arbeitgeber beteiligen sich ebenso wie Bund und Land an der Finanzierung des ÖPNV.

Für all das fehlen zweitens in Deutschland die gesetzlichen Rahmenbedingungen. Ein echter Quantensprung im Bereich des ÖPNV wird Kommunen in Deutschland erst gelingen, wenn Bund und Land sich deutlich stärker als bislang an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen und die rechtlichen Rahmenbedingungen für Veränderungen schaffen. Die Stadt Erlangen setzt sich dafür im Rahmen der Gremien ein.

Im Zuge des sog. 9-Euro-Tickets ist auf Landes- und Bundesebene große Dynamik in die Diskussion um ÖPNV-Preise gekommen. Das Ticket war nach ersten Erhebungen stark nachgefragt, inwiefern es eine dauerhafte Stärkung des ÖPNV in Form einer deutlich erhöhten Mehrnachfrage bewirkt hätte, bleibt aktuell Spekulation. Eine Nachfolgeregelung für ein bundesweites Nahverkehrsticket ist im dritten Entlastungspaket der Bundesregierung in Aussicht gestellt, die konkrete Ausgestaltung zwischen Bund, Ländern und Verkehrsverbänden bleibt abzuwarten.

Eine (erneute) Vorstellung des Gutachtens in Erlangen für ein 365-Euro-Ticket im VGN erachtet die Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht als zielführend. Vielmehr sollten Entwicklungen in Nürnberg, insbesondere aber auf Bundes- und Landesebene, abgewartet werden.

Parallel ist bayernweit auch eine Diskussion über ein 365-Euro-Ticket für Studierende im Gange. Dazu lag in Erlangen ein Bürgerantrag vor, der durch den Stadtrat am 30. Juni 2022 für zulässig erklärt wurde. Die Verwaltung schlägt vor, dass die Stadt die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Studierende im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützt (vgl. 613/189/2022).

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Gemeinsam mit den Erlanger Stadtwerken als Verkehrsunternehmen arbeitet die Verwaltung in Erlangen im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten an der weiteren Stärkung des ÖPNV. Wichtige Maßnahmen in den vergangenen Jahren waren dabei u.a. die Neukonzeption der Linien 20 und 30 sowie der Linie 280. Mit den Linien wurden wichtige Pendelbeziehungen im Stadtgebiet und in die Nachbarlandkreise und -städte, insbesondere Nürnberg und der Landkreis Erlangen-Höchstadt, gestärkt - eine umfassende Diskussion im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes war vorausgegangen. Zuletzt erfolgte mit der Einführung der Klinik-Linie die Stärkung des ÖPNV-Angebots in der nördlichen Innenstadt. Mit den Echtzeitauskünften (DFIS) auch für Regionalbusse wurde zudem der Service deutlich verbessert. Tariflich sticht die Einführung des Sozialtickets und die im Jahr 2021 ergänzte weitere Ermäßigung für Inhaber\*innen des ErlangenPass für Fahrkarten im Stadtverkehr (Tarifzone 400/Tarifstufe C) heraus.

Weitere Maßnahmen im direkten oder indirekten Zusammenhang mit dem ÖPNV sind in den kommenden Jahren von ESTW und Verwaltung geplant, die nachfolgende Auflistung stellt dabei nur eine Auswahl der wichtigsten Maßnahmen dar.

- Eine wichtige Rolle spielt auch hier die Klinik-Linie, welche mit Vorlage 613/168/2022 bis zum Fahrplanwechsel 2023 verlängert wurde. Anschließend soll die City-Linie und zum Tarifwechsel am 1. Januar 2024 eine kostenlosen Innenstadtzone eingeführt werden.
- Weiterhin wird im Rahmen des Parkraumkonzepts das Thema Parken in Erlangen neu geordnet und auch die Parkgebühren werden angepasst. Hierzu wird ein Pilotprojekt vorbereitet (vgl. 613/180/2022).
- Die Zahl der Mobilpunkte im Stadtgebiet wird ausgebaut, um verschiedene Mobilitätsangebote und Verkehrsarten an geeigneten Standorten im Stadtgebiet noch besser miteinander zu verknüpfen.
- Die Verwaltung wird an der Ausschreibung des VAG-Leihradsystems in der Städteachse Erlangen-Fürth-Nürnberg-Schwabach teilnehmen mit dem Ziel, ein Leihfahrradsystem in Erlangen dauerhaft zu etablieren (vgl. VI/142/2022).
- Die neuen „Umweltspuren“ im Straßenzug Am Europakanal / Frauenaauracher Straße sind ein weiterer Beitrag zur Stärkung des ÖPNVs, des Radfahrens und des Zu-Fuß-Gehens in Erlangen (vgl. 613/167/2022). Sie stehen in Zusammenhang mit dem Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen.
- Die Verwaltung strebt an, Flächen für Außengastronomie, die im bisherigen Verlauf der Corona-Pandemie zur Verfügung gestellt worden waren, dauerhaft zu erweitern (vgl. 610.3/042/2022). Vielerorts wurden und werden neue Baumstandorte identifiziert oder bestehende Standorte aufgewertet, zuletzt z.B. in der Palmstraße/Palmssanlage (vgl. 773/048/2022).
- Die dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen werden erneuert und auf weitere wichtige Verknüpfungshaltestellen ausgeweitet.
- Mit dem zentralen Busverknüpfungspunkt wird eine übersichtliche und kurzwegige Verknüpfung der kommunalen und regionalen Buslinien sowie Anbindung an den SPNV bzw. DB Fernverkehr angestrebt. Eine multimodale Verkehrsdrehscheibe zwischen StUB, städtischen / regionalen Buslinien und weiteren Angeboten des Umweltverbundes (z.B. Mobilitätsdrehscheibe) soll entstehen.
- Aktuell wird der Nahverkehrsplan für die Jahre 2022 bis 2027 erarbeitet. Mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt wurde dazu eine Vereinbarung geschlossen, die die Abstimmung grenzüberschreitender Linienerkehre verbessern soll. Ziel ist drüber hinaus künftig eine intensivere inhaltliche Abstimmung der Nahverkehrspläne von Stadt und Landkreis sowie eine zeitliche Gleichtaktung der Nahverkehrspläne und im letzten Schritt auch die Erstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans (vgl. VI/043/2021). Insbesondere die für

Erlangen besonders relevanten stadtgrenzüberschreitenden Verkehre können so integriert geplant und optimiert werden.

- Nicht zuletzt laufen die Planungen für die Stadt-Umland-Bahn auf Hochtouren. Das schienengebundenen Verkehrsmittel ist der zentrale Baustein der Verkehrswende und der Stärkung des ÖPNV in Erlangen, insbesondere aufgrund der prognostizierten starken Wirkung auf die Pendelbeziehungen Erlangen/Nürnberg und Erlangen/Herzogenaurach.

Der VGN hat für das Jahr 2022 einen Strategieprozess aufgesetzt, der am 12. Mai mit einem Auftaktworkshop begonnen hat und der u.a. große Entwicklungsfragen des Verbundes vor dem Hintergrund der im Antrag aufgeworfenen Fragestellungen beleuchtet. Über die Ergebnisse, mit denen nach aktuellem Stand bis Mitte 2023 zu rechnen ist, wird der Stadtrat wieder informiert.

#### 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 €  
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:

**Haushaltsmittel**

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

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

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 13**

31/148/2022

**Amtlicher Naturschutz bei der Stadt Erlangen - Naturschutzwacht bei der Unteren  
Naturschutzbehörde**

Die Naturschutzwacht der Unteren Naturschutzbehörde im Amt für Umweltschutz und  
Energiefragen stellt seine Aufgaben für den Naturschutz in der Stadt Erlangen vor.  
Referat: Naturschutzwächterinnen Dagmar Rouette und Petra Schlegel

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

**Protokollvermerk:**

Vortrag von zwei Naturschutzwächterinnen, Frau Rouette und Frau Schlegel.  
(Dauer ca. 35 Minuten)

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Protokollvermerk:**

Vortrag von zwei Naturschutzwächterinnen, Frau Rouette und Frau Schlegel.  
(Dauer ca. 35 Minuten)

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 14**

**23/041/2022**

**Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände  
hier: Fraktionsantrag Grüne Liste Nr. 067/2021**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bei der Entwicklung und Umsetzung des Gesamtkonzeptes Bergkirchweihgeländes sind die Anforderungen, die die Bergkirchweih selbst an das Festgelände stellt mit dem besonderen Schutz von Erhalt und Neupflanzung der Bäume, den Bedürfnissen von Anwohner\*innen sowie einer nachhaltigen und ganzjährigen Nutzung des Geländes zu berücksichtigen.

Für die im Flächennutzungsplan dargestellten „Grünflächen“ des Bergkirchweihgeländes soll für die Zeit außerhalb des Festbetriebes ein Nutzungskonzept erarbeitet werden.

Parkmöglichkeiten für Anwohner\*innen und Mitarbeiter\*innen von umliegenden Unternehmen sind dabei zu berücksichtigen.

**2. Ausgangssituation**

**1. Der Burgberg Erlangens und seine Historie**

Der Burgberg im Norden Erlangens ist prägend für die Silhouette des Stadtbildes und spielt seit Jahrhunderten eine bedeutende Rolle für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Erlangen. Als Erlanger "Hausberg" stellt der Burgberg von jeher eine wesentliche Grundlage für die Lebensqualität dar - ob als ehemaliger Steinbruch oder Dichteridylle, Bierkeller und Festplatz, Villenviertel oder grüne Lunge und Erholungsort - sein besonderes Flair und seine Attraktivität hat er sich dabei bis heute bewahrt.

Als Berggrücken überragt er mit seiner Höhe von 332 m das Niveau der Kernstadt um etwa 50 Meter und erstreckt sich von der Regnitz in östlicher Richtung Erlangens. Die namensgebende Burg konnte jedoch weder urkundlich noch archäologisch ermittelt werden.

Um 1400 wurde in den Steinbrüchen des Burgberges Burgsandstein abgebaut. Deren Steine wurden nachweislich für den Bau der Neustadt „Christian-Erlang“ (ab 1686) und den Wiederaufbau der Altstadt nach dem großen Stadtbrand (ab 1706) vom Burgberg verwendet. Wegen der günstigen klimatischen Bedingungen war im 15. Jahrhundert auf dem Südhang des Burgbergs sogar Obst- und Weinanbau angesiedelt.

Eine weitere Bedeutung für die Stadt gewann der Burgberg, als in den letzten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts die Erlanger Brauer begannen, an seiner Südseite Felsenkeller in den Berg zu treiben. Im Laufe der nächsten 150 Jahre entstanden 16 Felsenkeller, die noch heute ein Labyrinth von mehr als 21 km Länge bilden. An den Kellern findet seit 1755 zu Pfingsten die Bergkirchweih statt.

Erst im 19. Jahrhundert wurde der Burgberg bebaut, damals vor allem mit Villen der Erlanger Professoren. Um den „oberen Stadtteil“ mit Wasser versorgen zu können wurde 1904 bis 1905 der Wasserturm errichtet. Das markante 36 Meter hohe Bauwerk in Form eines Bergfrieds ist schon aus der Ferne zu sehen und gilt als eines der Wahrzeichen Erlangens. Am Nordhang des Berges liegt das Platenhäuschen sowie der seit 1891 angelegte Jüdische Friedhof. Am Nordwestabhang, oberhalb des jüdischen Friedhofes, liegt das Waldgebiet der Solitude mit seiner Quelle und wird auch als Eisgrube bezeichnet.

Die starke Durchgrünung und der dichte Baumbestand sind bis heute ein wichtiges Charakteristikum des Burgberges. Der als „Grüne Lunge“ prägende Burgberggarten entstand aus der Zusammenlegung von vier älteren Gärten und umfasst heute eine Fläche von ca. 30.000 m<sup>2</sup>. 1982 wurde er zum Skulpturengarten gestaltet und bietet neben dem Kunstgenuss einen schönen Ausblick auf die Stadt. Im weitläufigen Gelände zwischen Terrassen, Mulden, Obstbäumen und Resten von Steinbrüchen sind verschiedene Großplastiken Heinrich Kirchners aufgestellt.

Unmittelbar östlich an den Burgberggarten schließt sich der sogenannte Welsgarten an. Der Garten wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts parzelliert und mit Villen bebaut. Eine dieser Villen ist heute Sitz des Erlanger Musikinstituts.

Durchzogen werden der Burgberggarten von einem in Schleifen sich windenden Weg, der sich vom Eingang "An den Kellern" bis zum hoch über dem Obstgarten liegenden Plateau erstreckt. Weitere Wegeverbindungen von Süd nach Nord bieten sowohl der Enkesteig, der Pfaffweg und der Böttigersteig.



## 2. Der Burgberg Erlangens und das Bergkirchweihgelände

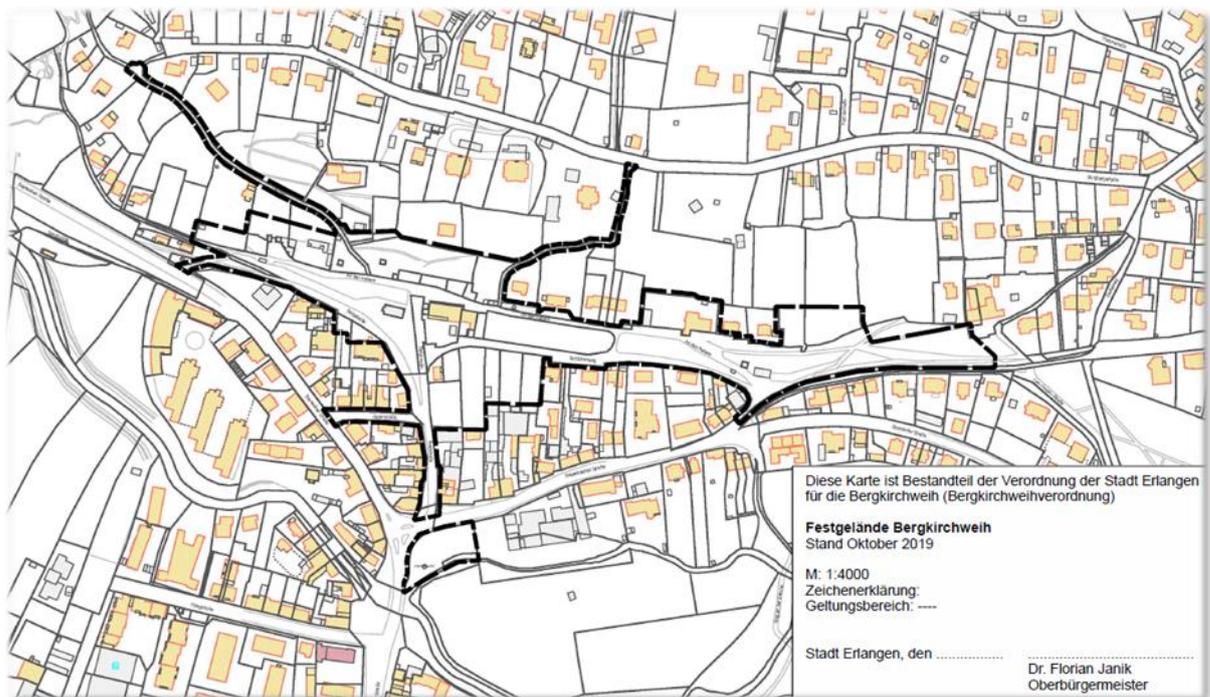
Die Historie des Burgberges zeigt auf, dass viele prägende Elemente bis in die Gegenwart weiterhin Bestand haben. Hierbei nimmt das Bergkirchweihgelände eine ganz besondere Rolle ein.

Das öffentlich zugängliche Gelände mit seinen Felsenkelleranlagen und steilen Sitzterrassen,

dem großem Baumbestand, den unterjährigen Nutzungen für Gastronomie und Parkflächen für Anwohner\*innen, unmittelbar angrenzender Unternehmen und Mitarbeiter\*innen des Universitätsklinikum Erlangen, dem angrenzenden Burgberggarten und den verschiedenen Fußwegeverbindungen stellt sowohl unterjährig als auch insbesondere während der Veranstaltung der traditionellen Bergkirchweih eine große Herausforderung und Verantwortung in Bezug auf Sicherheit und Unterhalt für die Stadtverwaltung und private Eigentümer\*innen dar.

Das Bergkirchweihgelände liegt im Bereich von verschiedenen Bebauungsplänen und weist die Flächen als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Festplatz“ aus. Weitere Nutzungen auf dem Gelände sind daher entsprechend der Festsetzungen eingeschränkt möglich. Der der Stadt zugewandte Südhang des Burgbergs sowie Teilbereiche des West- und Nordhangs stehen unter Ensembleschutz.

Sowohl bauliche Maßnahmen als auch unterjährige Nutzungen und deren Gestaltung auf dem Gelände wie z.B. Neupflanzungen von Bäumen, Modellierung von Geländeprofilen oder dauerhafte Gestaltungsoptionen sind aufgrund der Festsetzungen in den Bebauungsplänen, dem Ensembleschutz sowie dem Kirchweihbetrieb nur eingeschränkt möglich. Insbesondere sollen dabei die Anfahrtswege, Auf- und Abbauf Flächen sowie die Standflächen der Gastronomie und Schaustellerbetriebe für die Bergkirchweih nicht dauerhaft behindert und die Sicherheit für die Kirchweihbesucher\*innen nicht gefährdet werden.



### 3. Die Bergkirchweih und das Sicherheitskonzept

Die Erlanger Bergkirchweih zieht jedes Jahr eine große Anzahl von Besucher\*innen auf das Bergkirchweihgelände nach Erlangen. Publikumsstarke Veranstaltungstage sind der Eröffnungs-, die Feiertage und die Wochenenden. In Zeiten von hohem Besucheraufkommen bspw. am Wochenende und in den Abendstunden dürften gleichzeitig über 35.000 Bergbesucher\*innen auf der Fläche des Festgeländes anwesend sein.

Aufgrund der zeitweise hohen Besucheranzahl auf dem Festgelände und der großen Personendichten in bestimmten Bereichen entstand vor dem Hintergrund der Loveparade-

Tragödie in Duisburg (Sommer 2010) im Jahr 2012 ein umfassendes Sicherheitskonzept für die Erlanger Bergkirchweih. Zielsetzung des Sicherheitskonzeptes ist es, durch Vorkehrungen und Maßnahmen hinsichtlich baulicher, technischer und organisatorischer Art eine Minimierung der Eintrittswahrscheinlichkeit von Schadensereignissen zu erreichen. Das Sicherheitskonzept wird im städtischen Auflagenbescheid gefordert, deshalb alljährlich fortgeschrieben und der aktuellen Situation angepasst.

Für die kontinuierliche Bearbeitung von sicherheitsrechtlichen Aspekten der Bergkirchweih wurde vor ca. zehn Jahren eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe Bergsicherheit gegründet. Ständige Mitglieder sind die Referenten II und III, Vertreter\*innen des Bürgeramtes (Sicherheitsbehörde), des Liegenschaftsamtes (Veranstaltungsbehörde), des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz, Beauftragte des ASB und BRK sowie der Polizeiinspektion Erlangen.

In der weiteren sicherheitsrelevanten Gesamtbetrachtung des Festgeländes rückten sowohl die baulichen Anlagen, hier insbesondere die Geländersituation einschließlich der Stützmauer und Treppenanlagen etc. auf den Kellern als auch der große Baumbestand auf dem Festgelände in den Fokus.

Aufgrund von erheblichen Mängeln an den baulichen Anlagen wurde im Jahr 2015 ein Stufenplan zur Ertüchtigung der Kellergeländer erarbeitet. Dabei wurden eine Priorisierung und eine Zeitplanung für die zu sanierenden Bereiche festgelegt. Als wichtigstes Kriterium wurden signifikante Absturzhöhen insbesondere in Verbindung mit Nähe bzw. Sichtbezug zu Musikdarbietungen erachtet. Die technischen und sicherheitsrelevanten Vorgaben wie Geländerhöhen, Anlastdruck, Sicherheitsabstände mündeten in einem Auflagenbescheid. Die Auflagen finden sich im Sicherheitskonzept wieder und sind für alle davon betroffenen Kelleranlagen auf dem Gelände bindend, unabhängig davon ob sich diese auf privatem oder städtischem Grunde befinden.

Insbesondere den Aspekten Grünunterhalt und Baumsicherheit wird -im Gegensatz zu vielen anderen Festplätzen- besonders große Aufmerksamkeit gewidmet werden. Zum einen prägt der wertvolle Laubbaumbestand, mit Baumhöhen von bis zu 40 m Höhe, ganz wesentlich das besondere Flair des Festgeländes. Zum anderen bedingt die Bewaldung zwingend Sicherheitsvorkehrungen, da ein Teil der Verkehrsflächen sowie der Großteil des Sitzplatzangebotes im Kellerbereich unter Bäumen angelegt ist. Bereits vor knapp 15 Jahren wurde bei einer Vielzahl von Bäumen auf dem Bergkirchweihgelände und im Eichenwald ein alarmierender Zustand festgestellt. Ein daraufhin beauftragtes externes Sachverständigenbüro untersuchte den Altbaumbestand auf seinen verkehrssicheren Zustand und zeigte zu veranlassende Maßnahmen auf. Dabei wurden annähernd 700 Bäume untersucht. Im Ergebnis mussten knapp 20% der Bäume gefällt werden, bei einem Drittel der Bäume wurden Baumpflegemaßnahmen vorgenommen. In einem weiteren externen Gutachten wurde prognostiziert, dass sich der Altbaumbestand bei derzeitiger Schadenslage in den nächsten 20 Jahren um mind. 38% reduzieren wird, in den Bierkellerbereichen sogar um 50%. Die Gutachterbüros erachteten ein großes Entwicklungskonzept für das gesamte Areal als dringend notwendig.

#### 4. Stadtratsbeschluss für das Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse – bauliche Mängel und schadhafter Altbaumbestand auf dem Bergkirchweihgelände - wurde mit Stadtratsbeschluss vom 24. November 2016 die Verwaltung beauftragt, ein Gesamtkonzept für die Entwicklung des Bergkirchweihgeländes zu erstellen (Beschluss 32/048/2016) sowie im Rahmen des zu erstellenden Gesamtkonzeptes Standortverbesserungen/-optimierungen am gesamten Baumbestand des Bergkirchweihgeländes durchzuführen. Ziel sollte sein, den weiteren Abbau des

Altbaumbestandes zu verlangsamen und mögliche neue Baumstandorte zu erschließen, sodass sich ein zukunftsfähiger Großbaumbestand entwickeln kann (Beschluss 773/029/2016).

Dieser Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2016 stand unter dem Vorbehalt, dass die für die Konzepterstellung notwendige zusätzliche Planstelle beim damaligen Ordnungs- und Straßenverkehrsamt (Amt 32) neu beantragt und geschaffen wird. Mit der Auflösung des Amtes 32 zum 01.11.2017 wanderte diese Aufgabe zusammen mit der Abteilung Märkte, Kirchweihen zum Liegenschaftsamt. Die im Stellenplan 2018 neugeschaffene Stelle konnte dann im Februar 2018 im Liegenschaftsamt besetzt werden, wurde jedoch von Oktober 2018 bis Anfang April 2019 bereits wieder vakant. Im Mai 2019 erfolgte die Nachbesetzung der Stelle. Elternzeitbedingt kam es seit Mai 2021 zu einer mehrmaligen erneuten Wiederbesetzung – aktuell in Teilzeit - der Stelle. Durch die vermehrten Stellenwechsel gestaltete sich eine kontinuierliche und stringente Bearbeitung des Themas bisher als schwierig bzw. wurde dadurch im Zeitplan erheblich behindert.

### **3. Sachstand**

#### **1. Umsetzung baulicher und baumpflegerischer Maßnahmen**

Trotz der dadurch verursachten zeitlichen Verzögerungen bei der Bearbeitung des Gesamtkonzeptes mussten in den vergangenen acht Jahren im Hinblick auf die Auflagen aus dem Sicherheitskonzept und deren Vorgaben zur termingemäßen Umsetzung bereits kontinuierlich bauliche Maßnahmen unter Berücksichtigung des Baum - und Grünbestandes durchgeführt werden. Die Objektplanung und Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erfolgte durch das Tiefbauamt bzw. Gebäudemanagement in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Projektleitung Bergkirchweihgelände, dem Grünflächenamt, der Unteren Denkmalschutzbehörde, dem Amt für Stadtplanung und Mobilität, den jeweiligen Miteigentümer\*innen sowie einem externen Ingenieurbüro.

Bereits hier deutete sich an, dass es einen statischen Masterplan bzw. ein abgeschlossenes Gesamtkonzept für das Gelände vermutlich nicht geben können. Es wurde vielmehr festgestellt, dass die Bearbeitung des Bergkirchweihgeländes mit all seinen Anforderungen ein dynamisches System darstellt und ein fast durchgängig flexibles Vorgehen erfordert.

Nachfolgende Maßnahmen wurden in den letzten Jahren bereits umgesetzt und fertiggestellt:

#### Flucht- und Rettungswege bzw. -treppe

Um eine verbesserte Entfluchtung des Festgeländes zu gewährleisten, wurde bereits im Jahr 2014 eine neue Treppenanlage auf dem West-Ast der Bergstraße mit 4m Breite errichtet. Der Obere Rettungsweg zwischen Pfaffweg und Enkesteig wurde als Fluchtweg ausgebaut und analog weiterer 15 Knotenpunkten des Festgeländes entsprechend ausgeschildert. Eine zusätzliche Beleuchtung des Weges wurde angebracht.

#### Geländer

Für die Ertüchtigung der städtischen Geländer auf dem Bergkirchweihgelände wurde auf Grundlage des Sicherheitskonzeptes eine Priorisierung und Zeitplanung der zu sanierenden Bereiche festgelegt. Als wichtigstes Kriterium wurden dabei signifikante Absturzhöhen insbesondere in Verbindung mit Nähe bzw. Sichtbezug zu Musikdarbietungen erachtet (Priorität I). Für Kellerbereiche ohne große Absturzhöhe, aber mit dichten und hohem Besucheraufkommen erfolgte die Einstufung in die nächste Prioritätsstufe (Priorität II). Geländer die mit Geschäften oder Schaustellerwägen zugestellt sind und die Besucher keinen direkten Zugang haben, wurden in die niedrigste Priorität eingestuft (Priorität III).

Zwischenzeitlich wurden nachfolgend aufgeführte Kellerbereiche mit der Priorität I – III, teilweise in enger Zusammenarbeit und Koordination mit privaten Eigentümern ertüchtigt:

- Am Erich Keller, Hübner Keller und teilweise am Niklas Keller sind die Geländer zur Straße „An den Kellern“ für die Bergkirchweih 2017 umgebaut worden.
- Zur Bergkirchweih 2018 wurde der nordwestliche Teil des Erich Kellers vollständig ertüchtigt.
- Die Sanierung des nordöstlichen Teils des Erich Kellers wurde zur Bergkirchweih 2019 vollständig abgeschlossen.
- Am Hofbräu Keller wurden die Umwehrungen zur Straßenseite mit einer besonders großen Absturzhöhen bereits zur Bergkirchweih 2017 vom privaten Eigentümer saniert. Die restlichen Bereiche am Hofbräu und Henniger Keller einschließlich der Überdachung wurden bis zur (ausgefallenen) Bergkirchweih 2020 fertiggestellt.
- Die Geländersanierungen am Birkners Keller sowie am Weller Keller wurden von privaten Eigentümern bis zur Bergkirchweih 2022 fertiggestellt. Am Entlas Keller wurden die Maßnahmen von deren Eigentümern noch nicht abschließend und den Anforderungen entsprechend umgesetzt. Am Tucher Keller wurden vom privaten Eigentümer noch keine Maßnahmen durchgeführt.
- Im Bereich östlich der Bergstraße wurden im Jahr 2021 die Geländer und Stützmauern in verschiedenen Teilabschnitten saniert und erneuert.

### Gebäude

Die Sanierung des Gebäudes Schützenweg 3, der sog. „Bergwache“ erfolgte in den Jahren 2020-2022. Das Gebäude ist dem Liegenschaftsamt als Fachbereichsimmobilie zugewiesen. Die Baumaßnahmen wurden mit der Polizei als zukünftigen Nutzer während der Bergkirchweih abgestimmt. Hierfür wurden die Flächen des Gebäudes neu strukturiert sowie nach den Vorgaben der Planungsgrundsätze für Polizeibauten vom bayerischen Staatsministerium des Inneren geplant und an die Sicherheitsanforderungen der Polizei angepasst. Während der verbleibenden Zeit wird das Gebäude in der Zeit vor der Bergkirchweih (ca. 8-12 Wochen) von der zuständigen und federführenden Abteilung für Kirchweihen und Märkte als Koordinationsbüro und Arbeitsplatz genutzt. Zwischen den einzelnen Bergkirchweihen werden hier Büroinventar aus den temporären Containern (Veranstalter, BRK, Feuerwehr, Sicherheitsdienst, Fundbüro) sowie Materialien (Banner, Schilder, Werkzeug etc.) eingelagert. Auch dienen die Räumlichkeiten dem Fachbereich Bergkirchweih als Anlaufstelle bei unterjährigen Begehungen auf dem Gelände und kann zukünftig auch für Baustellenbesprechungen bei weiteren baulichen Maßnahmen auf dem Gelände genutzt werden. Weitere Einlagerungsmöglichkeiten für Inventar bestehen nördlich der Standorte von BRK und Feuerwehr. Eine andere unterjährige Nutzung ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten hier nicht möglich.

### Baumbestand

Im Hinblick auf den schlechten Zustand der Bäume (Stand 2016), welcher u.a. auf die erheblichen Standortbelastungen wie z.B. Bodenverdichtung, Überfüllung, Anfahrtschäden, Wurzelbeschädigungen durch Fundamente, Abgrabungen, Erosion, Einbringen von Fetten und Ölen etc. zurückzuführen ist, wurde von der Abteilung für Stadtgrün (EB773) ein Baumschutzkonzept zum Schutz des Baumbestandes erarbeitet und entsprechende Maßnahmen und Vorkehrungen durch EB773 veranlasst und durchgeführt.

Es wurden Baumschutzgitter angebracht, Fremdkörpern aus den Baumkronen entfernt wie z.B. Abspannungen, Stromleitungen, Lautsprecher etc. sowie ein Abrücken der Neubestuhlung von den Bäumen. Weiterhin findet ein regelmäßiger Rückschnitt der Bäume

statt und Nachpflanzungen werden mit Baums substrat und im Verkehrsbereich zusätzlich mit Wurzelschutzbrücken geschützt.

#### Infrastruktur

Infrastrukturelle Maßnahmen (Strom, Wasser, Abwasser, Beleuchtung, etc.) wurden bzw. werden bei allen Umbaumaßnahmen überprüft und bei Bedarf neu geplant bzw. saniert.

## 2. Der Projektauftrag für das „Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände“

Im Januar 2020 wurde der Projektauftrag „Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände“ vom Oberbürgermeister verabschiedet und das Liegenschaftsamt damit beauftragt, federführend ein Gesamtkonzept für das Bergkirchweihgelände zu erstellen, welches alle dort zusammentreffenden Belange bestmöglich berücksichtigt.

*„Hierbei soll das Bergkirchweihgelände in seinem baulichen Zustand und Grünbestand für die unterschiedlichen Nutzungen nachhaltig entwickelt und in seinem Bestand gesichert werden. Insbesondere sollen einerseits die Belange der Bergkirchweih dabei berücksichtigt und die Besuchersicherheit gewährleistet werden und andererseits hat das Konzept dem besonderen Schutz von Erhalt und Neupflanzung der Bäume – die das einmalige Flair der Bergkirchweih ausmachen - Rechnung zu tragen. Die Koordination der baulichen und veranstalterischen Nutzungen soll dabei mit den Belangen des Grünbestandes abgestimmt und planerisch dargestellt werden.“*

Begleitet wird der Prozess durch einen Projektausschuss mit ca. 20 Projektgruppenmitgliedern aus den Bereichen Liegenschaftsamt, dem Amt für Katastrophenschutz, dem Bürgeramt, dem Bürgermeister- und Presseamt, der Bauaufsicht und dem Denkmalschutz, dem Grünflächenamt, dem Amt für Stadtplanung und Mobilität und dem Tiefbauamt sowie dem Gebäudemanagement. Der Projektausschuss trifft sich je nach Bedarf in unregelmäßigen Abständen, stimmt den aktuellen Projektfortschritt ab und trifft fachliche Entscheidungen.

## 4. Konzeption

### 1. Zukünftige Ausrichtung des Gesamtkonzeptes Bergkirchweihgelände

Um die Frage zu beantworten, wie sich das Bergkirchweihgelände in Zukunft weiterentwickeln kann und wie dabei möglichst alle dort zusammentreffenden Belange berücksichtigt werden können, wurde im Herbst 2020 eine Machbarkeitsstudie für drei mögliche Szenarien in Auftrag gegeben. Die Studie mit den Ergebnissen aus den verschiedenen Szenarien wurde im Frühjahr 2021 den Projektgruppenmitgliedern vorgestellt. Hierbei wurde aufgezeigt, welche Auswirkungen sich jeweils für die Bäume, die Veranstaltung Bergkirchweih, die ganzjährige Nutzung und den Klimaschutz ergeben.

#### Szenario 1 – Grünes Bergkirchweihgelände

Die Ausrichtung der Bergkirchweih wird auf die bestehenden Kellerbereiche sowie die Riesenradfläche bis kurz hinter dem Birkners Keller beschränkt. Auf den beiden östlichen Flächen wird eine Grünachse errichtet, d.h. auf dem gesamten Gelände, insbesondere auch auf den östlichen Brach- bzw. Parkplatzflächen, sollen Bäume nach- bzw. neugepflanzt werden.

- Ziel ist es, die Besucherströme während der Bergkirchweih zu reduzieren und die östliche Gelände fläche zu einer ganzjährigen Grünachse umzuplanen, z.B. als Naherholungsgebiet oder als Veranstaltungsfläche für kleinere Events.
- Vorteile: fest planbare Grünachse mit Baumpflanzungen, Ermöglichungsflächen mit höherer Aufenthaltsqualität der Ost-Achse, Verbesserung der Stadtklimas, geringere Lärm- und

Verkehrsbelastung der Anwohner während der Bergkirchweih.

- **Nachteile:** erheblich reduzierte Parkplatzflächen, Familienmeile stark verkleinert (reines Bierfest), kein Großfahrgeschäft mehr möglich und dadurch weniger Attraktivität und Anziehungskraft der Bergkirchweih für Besucher, Schausteller und Gastronomie, Verringerung der Anziehungskraft der Bergkirchweih.

### Szenario 2 – Bergkirchweih und Bäume Hand in Hand

Die Bergkirchweih als traditionelles Volksfest soll in seiner bewährten Form fortgeführt werden. Die notwendigen Nach- bzw. Neupflanzungen von Bäumen erfolgen unter Berücksichtigung der Belange der Bergkirchweih. Zum Bestandsschutz werden Bodenverbesserungsmaßnahmen durchgeführt. Zum Schutz der Wurzeln müssen hierbei evtl. einzelne Schaustellerplätze wegfallen, die Anzahl an KFZ-Stellplätzen reduziert oder Wurzelschutzbrücken eingebaut werden. Es wird keine automatische Garantie weder für eine Bude noch für einen Baum an einem bestimmten Standort geben können, d.h. dass ein bisheriger Buden- bzw. Karussellstandort evtl. einem neuen Baum weichen muss oder eine Ersatzpflanzung einen neuen Standort einnimmt.

- **Ziel** ist es bei allen notwendigen Maßnahmen auf dem Gelände – seien es Baumaßnahmen oder die Nach- bzw. Neupflanzung von Bäumen auch noch in 20 Jahren ein „grünes Dach“ zu gewährleisten. Es ist dafür zu sorgen, dass bei jeglicher Baumentnahme entsprechend der Baumschutzverordnung nach zu pflanzen ist. Auch ist dabei heute schon die noch verbleibende Lebenszeit der einzelnen Bäume zu berücksichtigen. Zudem sollen Ideen entwickelt werden, wie außerhalb der Bergkirchweihzeit die Fläche insbesondere im östlichen Bereich attraktiver gestaltet bzw. genutzt werden kann.
- **Vorteile:** Fläche für Parkplätze bleibt zum Großteil erhalten, Veranstaltung mit hoher Planungssicherheit, ausgewogener Mix auf der Ost-Achse durch Schausteller - und Imbissgeschäften, positiver Einfluss auf andere Branchen (Hotel, Gaststätten, Handel)
- **Nachteile:** nur flexibel aufbaubare Möblierung der Ost-Achse, zeitweise hoher Besucherandrang mit hohen Sicherheitsanforderungen

### Szenario 3 – Die Bergkirchweih in Höchstform

Das Bergkirchweihgelände ist unter Hinzuziehung weiterer Flächen zu vergrößern. Hierbei werden alle an der Rathsbergerstraße, Schützenweg und Bergstraße angrenzenden Abböschungen durch Stützmauern ersetzt und Erdmaterial wird bis auf das Flächenniveau aufgefüllt. Zusätzlich wird die Bergkirchweih um einen Teil des Burgberggartens für die Schaffung weitere Sitzplätze ausgeweitet.

- **Ziel:** Durch die Flächenvergrößerung steht eine größere Bandbreite an Schaustellerbetrieben und mehr Sitzplätze zur Verfügung.
- **Vorteile:** Vergrößerung der ebenen Flächen durch die Errichtung neuer Stützmauern und dadurch flexiblere Standortbedingungen für Schausteller und Buden, Entzerrung des Publikumsverkehrs durch neue Kellerflächen, mehr Besucher – positiver Einfluss auf andere Branchen
- **Nachteile:** Ggfls. erhebliche Reduzierung des Baumbestandes durch vergrößerten Festbetriebes, Nach- bzw. Neupflanzungen können nur in Ausnahmefällen erfolgen, da z.B. die Zahl der Sitzplätze für Besucher und Standplätze für Schausteller erhöht werden soll, hohe Sicherheitsanforderungen sind nicht mehr zu bewältigen, vermehrte Lärmbelastung und Einschränkungen der Anwohner

Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile wurde im Herbst 2021 festgelegt, für die weitere Betrachtung des Gesamtkonzeptes das Szenario „Bergkirchweih und Bäume Hand in Hand“ weiterzuentwickeln. Dabei ist die Flächenausdehnung des Festgeländes wie in seinem bisherigen Umfang beizubehalten sowie die Bergkirchweih als Volksfest in seiner bewährten Form fortzuführen.

## 2. Maßnahmenplan

Nachfolgend wird aufgezeigt, welche Maßnahmen aus heutiger Sicht kurz- bis mittelfristig in den Jahren 2023 – 2030 geplant und umzusetzen sind. Da das Gesamtkonzept

Bergkirchweihgelände jedoch kein statisches Konstrukt darstellen kann, muss bei allen anstehenden Einzelmaßnahmen zum jeweiligen Zeitpunkt ein Zielabgleich erfolgen und geprüft werden, ob eine Anpassung und Fortschreibung an aktuelle Gegebenheiten und Erfordernisse notwendig ist.

#### Sanierung Steinbachkeller einschließlich Geländer Sanierung (Anlage 1)

Es ist geplant, im Bereich des Steinbach Keller das vorhandene Areal bis zum oberen Rettungsweg umzugestalten und baulich im Jahr 2023 umzusetzen. Der Steinbach Keller befindet sich im Eigentum der Stadt Erlangen und der Fa. Steinbach Bräu. Die beiden Eigentümer werden die bauliche Maßnahme gemeinsam abwickeln, um so die entsprechenden Synergien zu nutzen. Eine entsprechende „Vereinbarung zur gemeinschaftlichen Sanierung der Freiflächen des Steinbach Kellers“ zwischen der Stadt Erlangen und der Fa. Steinbach Bräu wurde bereits getroffen. Grundsätzliches Ziel der gemeinsamen Maßnahme ist es, die Stützwände und Stützkonstruktionen einschließlich der Geländer soweit zu ertüchtigen, zu erneuern oder durch andere konstruktive Lösungen umzubauen, dass diese zum einen statisch wieder nachgewiesen sind und zum anderen die erforderliche Horizontallast von 2,0 kN/m aufgenommen werden kann. Generell soll darauf geachtet werden, dass durch die Umplanung und Umgestaltung Absturzsicherungen aufgelassen werden können, indem Absturzhöhen durch Erhöhung der darunterliegenden Stützmauer einschließlich Geländeanfüllungen reduziert werden. Die Bestandsbäume werden auf ihre Standsicherheit überprüft und sollen erhalten bleiben.

Ursprünglich sollte die bauliche Umsetzung der Maßnahme bereits bis zur Bergkirchweih 2022 abgeschlossen werden. Dies hat sich jedoch wegen der Komplexität für die Sanierung der WC-Anlage (Männer-Pissoir) bzw. zwischenzeitlich geplanten Neubau erheblich verzögert bzw. konnte bis dato nicht begonnen werden, da die beiden Maßnahmen aus technischen Gründen gemeinsam umgesetzt werden sollen.

#### Planung einer neuen Toilettenanlage am Steinbachkeller (Anlage 2)

Ursprünglich war geplant, die bestehende Toilettenanlage (Männer-Pissoir) am Steinbachkeller bereits im Jahr 2019 zu sanieren. Jedoch stellte sich zu Beginn der Planung heraus, dass bei der ursprünglichen Errichtung der Toilettenanlage die Grundstücksgrenze zum Nachbarn überbaut worden war. Da zwischen der Stadt Erlangen und dem Grundstückseigentümer des Nachbargrundstückes keine Einigung i.S. eines Grunderwerbs bzw. Vorkaufsrechtes der überbauten Fläche erzielt werden konnte, stellt eine Sanierung des Gebäudes keine dauerhafte und wirtschaftliche Lösung dar.

Im Zuge der weiteren Planung wurde nach einer Lösung für einen Neubau gesucht. Im Laufe des Jahres 2021 wurden durch ein Planungsbüro, welches bereits für die Sanierung am Steinbach Keller beauftragt ist, verschiedene Varianten in enger Abstimmung mit dem Grünflächenamt, der Unteren Denkmalschutzbehörde, dem Amt für Stadtplanung und Mobilität, dem Tiefbauamt und dem Miteigentümer erarbeitet. Als Ergebnis liegt nun eine mit allen Beteiligten abgestimmte Variante für einen Neubau einer Toilettenanlage (Damen und Herren) nördlich des oberen Rettungsweges vor. Für eine mögliche Realisierung des Bauvorhabens wurden im Vorfeld die schwierigen Baugrundverhältnisse durch ein Bodengrundgutachten geprüft. Ebenso wurden bei der Planung die bestehenden Bäume berücksichtigt und können weitestgehend erhalten bleiben.

#### Sanierung der Sandsteinmauer im Bereich der Anwesen „An den Kellern 19“ und „Burgbergstr. 73“ oberhalb des oberen Flucht- und Rettungsweges (Anlage 3)

Die zu sanierende Grenzmauer ist in wesentlichen Teilen als Sandsteinmauer ausgebildet und trennt die Privatgrundstücke „An den Kellern 19“ und „Burgbergstr. 73“ bergseits vom Bergkirchweihgelände auf den Flurnummern 1305 (Stadt Erlangen) und 1298 (Tucherbräu) talseits oberhalb des oberen Flucht- und Rettungsweges. Aufgrund der zum Teil deutlich talwärts gerichteten Neigung der Sandsteinmauer wurden erstmals im Jahr 2010

Untersuchungen zum Zustand der Mauer durchgeführt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wurden daraufhin zwei Teilbereiche der Sandsteinmauer durch eine Stützkonstruktion aus Holz gesichert. In den folgenden Jahren wurden weitere Untersuchungen sowie Konzepte zur Sanierung der Mauer erarbeitet. Auf dieser Grundlage wurde mit den drei angrenzenden Grundstückseigentümern eine Eigentümervereinbarung hinsichtlich der Kostenverteilung abgeschlossen. Es wurde eine Sofortmaßnahme zur Hangstabilisierung durchgeführt und die vorhandene Holzkonstruktion konnte nach der Bergkirchweih 2018 abgebaut werden. Die Stabilität der Sandsteinmauer wird seit 2018 von Ingenieurbüro zweimal jährlich geprüft. Die Ergebnisse des Vermessungsmonitorings werden im jeweiligen Erläuterungsbericht dokumentiert. Im November 2019 wurden zur Absicherung der Sandsteinmauer erste Maßnahmen zur Hangstabilisierung durchgeführt. Zum Schutz vor Betreten der Hangböschung wurde ein provisorischer Wildschutzzaun angebracht.

- Fazit: Der Neubau der WC Anlage an dem Standort Steinbach Keller sowie die restliche Sanierung der Sandsteinmauer oberhalb des oberen Flucht- und Rettungsweges sollte unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit zeitgleich mit der Geländersanierung Steinbach Keller durchgeführt werden.

#### Geländer-Sanierung im südlichen Bereich (Anlage 4)

Die Maßnahme beinhaltet die Erneuerung der Geländer bzw. Stützwand auf ca. 40 m Länge, von der Fluchttreppe Bergstraße bis zur Ecke „Bommi-Bude“ im Bereich des Erich- und Tucherkellers nördlich des WC-Hauses. Unterhalb des neu geplanten Geländers wurde das im Hangbereich entlang des ursprünglich verlaufenden unteren Rettungswegs angebrachte Geländer bereits abgebrochen. Das Gelände wurde dem Hangbereich angeglichen und mit Hackschnitzel aufgefüllt. In diesem Bereich des aufgelassenen unteren Rettungswegs werden Neupflanzungen eingeplant. Die Maßnahme soll im Jahr 2022/2023 durchgeführt werden.

#### Geländer-Sanierung im östlichen Bereich – „Schaustellerachse“

Es ist geplant, die Geländer östlichen Bereich „Schaustellerachse“ gemäß den im Bescheid zur Festsetzung der Volksfeste und Kirchweihen der Stadt Erlangen erforderlichen Auflagen angegebenen Vorgaben zu erneuern. Die betrifft insbesondere Geländer die mit Geschäften oder Schaustellerwägen zugestellt sind und zu denen die Besucher keinen direkten Zugang haben.

#### Sanierung der Stützwand „Schützenweg Teil 3“ (Anlage 5)

Für die Stützwand am Aufgang Schützenweg / An den Kellern (Höhe HsNr.13a) besteht auf Grundlage eines Gutachtens bereits seit 2014 ein Instandsetzungsbedarf. Es ist geplant, die Mauer im Zuge der Geländersanierungen zu ertüchtigen. Die Mauer wird seit 2017 regelmäßig auf Veränderungen kontrolliert. Die letzte Kontrolle und Vermessung erfolgten im Sommer 2021.

#### Sanierung Niklas Keller - nördlicher Bereich (Anlage 6)

Es ist geplant, die Geländer gemäß den im Bescheid zur Festsetzung der Volksfeste und Kirchweihen der Stadt Erlangen erforderlichen Auflagen angegebenen Vorgaben zu erneuern. Um den vorzunehmenden Eingriff weitestgehend zu minimieren, wird u. a. auch das Gelände derart profiliert, dass bei dem größeren Teil der vorhandenen Abstützungen die Absturzhöhen zukünftig geringer als 0,50 m betragen. Ein Geländer wird dadurch entbehrlich. Der Baumbestand wird in der Planung berücksichtigt und wird so weit möglich erhalten bzw. wird dementsprechend nach- und neugepflanzt. Die Treppensituation wird im Hinblick auf eine Verbesserung der Fluchtwegführung angepasst und geändert.

#### Erneuerung der Böschungsmauer im Bereich Entlas Keller (Anlage 7)

Die zu sanierende Ziegelmauer einschließlich der Brüstung befindet sich im Bereich der Ochsenbraterei/Bratwursthütte am Entlas Keller. Das Mauerwerk ist an verschiedenen Stellen

brüchig und weist massive Risse auf. Im südlichen Hangbereich wurden bereits Bauzäune als Sicherung gegen sich lösende Steine aufgestellt. Der Zustand der Mauer wurde im Jahr 2022 sowohl vom Tiefbauamt als auch von einem Ingenieurbüro mit dem Ergebnis bewertet, dass die Stützwand und Einfriedung die Funktion einer Hangsicherung und einer Absturzsicherung aktuell nicht erfüllt und dementsprechende Sofortmaßnahmen erforderlich sind. Als Sofortmaßnahme wurde auf der Nordseite der Mauer im Abstand von ca. 1m vor der Wand eine Absperrung errichte, die ein Betreten der Fläche in diesem kritischen Bereich verhindert.

#### Überplanung der Flächen am Entlas Keller (Anlage 8)

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Böschungsmauer sind die nördlich davon gelegenen städtischen Flächen neu zu überplanen. Für den Neubau der Mauer muss die bestehende Bratwursthütte am Entlaskeller abgebaut und beseitigt werden. Die Fläche für die Ochsenbraterei wird vom Pächter seit der Bergkirchweih 2022 für diesen Zweck nicht mehr genutzt. Somit können in diesem Bereich neue Nutzungskonzepte und neue Baumstandorte entwickelt werden.

#### Planungen zum „Westausgang“

Die Planungen für die Baumaßnahme zum Westausgang Bergkirchweihgelände werden als Straßenbaumaßnahme vom Tiefbauamt projektiert und durchgeführt. Anlass für die Maßnahme ist die Feststellung im Sicherheitskonzept zur Bergkirchweih, dass - auf Basis der Personalstromanalyse - ohne den geplanten Umbau des Westausgangs eine sichere Entfluchtung im Falle eines Schadensereignisses nicht im notwendigen Umfang möglich ist. Weiterhin ist auch die Erreichbarkeit des Böttigersteiges über die untere Bergstraße und des Festgeländes (von der Bayreuther Straße aus) durch die Feuerwehr sicherzustellen. Diese Defizite erforderten eine Überplanung der Verkehrsflächen am Westausgang des Festgeländes und führten im Rahmen der Variantenuntersuchung zu einer im UVPA (Beschluss 66/082/2021) beschlossenen Vorplanung. Aktuell werden weitere Varianten der Bürgerinitiative „Bergflair erhalten-mit Sicherheit“ überprüft.

#### Baumbestand und Nachpflanzungen

Seit Beginn der Maßnahmen wurden durch die Abteilung Stadtgrün im westlichen Bereich „An den Kellern“ 24 neue Bäume gepflanzt. Für den östlichen Bereich „Schaustellerachse“ wurden bereits Vorschläge für neue Baumstandorte erarbeitet. Die Realisierbarkeit der Standorte ist im Zuge der weiteren Konzeption für das Gelände mit den Interessen der Veranstaltung Bergkirchweih abzustimmen und anzupassen.

### 3. Unterjährige Nutzungen und ruhender Verkehr

Aktuell wird das Bergkirchweihgelände unterjährig im westlichen Bereich von einem Kellerbetrieb als Gaststätte und Brauerei betrieben, im östlichen Geländebereich werden die Flächen ausschließlich als Parkflächen für Anwohner\*innen, unmittelbar angrenzender Unternehmen und Mitarbeiter\*innen der FAU Erlangen genutzt.

Weitere unterjährige Nutzungen unterliegen den Festsetzungen der Bebauungspläne, dem Ensembleschutz sowie den Zwangspunkten, die sich aus der Standortauswahl für Großfahrgeschäften während der Bergkirchweih ergeben. Die Topographie des Geländes mit ihrer relativ schmalen Ausdehnung stellt die Positionierung von Großfahrgeschäften während der Bergkirchweih vor einige Herausforderungen und so gibt es auf dem Gelände nur wenige Standorte, an denen sie platziert werden können.

Dies bedeutet, dass eine andere unterjährige Gestaltung und Nutzung des Geländes wie z.B. Neupflanzungen von Bäumen, Modellierung von Geländeprofilen oder dauerhafte Gestaltungsoptionen nur überall dort möglich ist, wo die Anfahrtswege, Auf- und Abbaufächen sowie die Standflächen der Gastronomie und Schaustellerbetriebe für die Bergkirchweih nicht

dauerhaft behindert werden und die Sicherheit für die Kirchweihbesucher nicht gefährdet ist.

Dennoch ist es vorstellbar, das Bergkirchweihgelände im östlichen Bereich durch unterjährige Nutzungen aufzuwerten. Durch den Entfall von Parkplatzflächen eröffnen sich weitere temporäre Gestaltungsoptionen.

Vorstellbar für eine unterjährige Gestaltung sind zeitlich begrenzte und wiederentfernbar Einrichtungen wie Sitz- und Liegemöbel, Kinderspielmöglichkeiten, Urban Gardening, mobile Baumstandorte etc. oder abdeckbare Elemente wie z.B. ebene Brunnen oder Wasserläufe.

Zwischennutzungen mit Veranstaltungen als "seltene Ereignisse" ohne vorwiegend kommerzielles Interesse sind in Erwägung zu prüfen.

Für diese möglichen temporären Nutzungen auf Teilflächen der „öffentlichen Flächen“ des Bergkirchweihgelände – insbesondere auf der Ost-Achse – sind in einem weiteren Prozess die zuständigen Dienststellen in Bezug auf das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht, den Denkmalschutz, den Baumschutz etc. sowie Stakeholder wie zum Beispiel den Stadtteilbeirat und die Bürger\*innen einzubeziehen.

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

##### **Protokollvermerk:**

Herr Beugel hält eine Präsentation zum Thema: Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände.

Der Tagesordnungspunkt wurde als Einbringung behandelt und wird in die kommende Stadtratssitzung am 29.09.2022 als Beschluss verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

##### **Abstimmung:**

verwiesen

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

Herr Beugel hält eine Präsentation zum Thema: Gesamtkonzept Bergkirchweihgelände.

Der Tagesordnungspunkt wurde als Einbringung behandelt und wird in die kommende Stadtratssitzung am 29.09.2022 als Beschluss verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

##### **Abstimmung:**

verwiesen

**TOP 15**

**614/050/2022**

**Bericht des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung, Antrag Nr. 034/2022 der Klimaliste und Antrag Nr. 104/2022 der Grünen Liste**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag Nr. 034/2022 der Klimaliste und dem Antrag Nr. 104/2022 der Grünen Liste wurde die Verwaltung um einen Bericht über den Einsatz der Kommunalen Verkehrsüberwachung in Erlangen seitens des Zweckverbandes gebeten.

Herr Markus Hübner, Geschäftsleiter des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung, erklärte sich bereit persönlich im UVPA zu berichten.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\**
- nein\**

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Herr Markus Hübner berichtet über den Einsatz der kommunalen Verkehrsüberwachung in Erlangen seitens des Zweckverbandes. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 034/2022 der Klimaliste und Antrag Nr. 104/2022 der Grünen Liste ist somit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Herr Markus Hübner berichtet über den Einsatz der kommunalen Verkehrsüberwachung in Erlangen seitens des Zweckverbandes. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 034/2022 der Klimaliste und Antrag Nr. 104/2022 der Grünen Liste ist somit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

**TOP 16**

**614/017/2021**

**Stationäre Blitzer - neue Möglichkeiten für mehr Sicherheit sowie weniger Lärm und Abgase, Antrag Nr. 118/2020 der SPD-Fraktion**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufgrund eines Beschlusses des bayer. Landtages wurde mit Innenministeriellen Schreiben (IMS) vom 15.04.2020 die bisher stringenten Maßgaben für den Einsatz stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen flexibilisiert.

Insbesondere wurde auf dem Genehmigungsvorbehalt durch das Staatsministerium des Innern (StMI) verzichtet und durch eine Anzeigepflicht bei der zuständigen Regierung ersetzt. Für die Kontrolle von Rotlichtverstößen an Lichtsignalanlagen verbleibt die Zuständigkeit bei der Polizei.

Im Dezember 2020 wurde der Einsatz der teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen erweitert.

**Zuständigkeit:**

Nach dem IMS liegt die Zuständigkeit ausschließlich bei denjenigen Gemeinden, Zweckverbänden und gemeinsamen Kommunalunternehmen, die Geschwindigkeitsverstöße verfolgen und ahnden. Für die Stadt Erlangen hat der Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung diese Tätigkeit übernommen, weswegen der Zweckverband auch für den Betrieb stationärer Anlagen zuständig ist/ wäre.

Dies gilt auch für den Einsatz teilstationärer Anlagen.

**Stationäre Geschwindigkeitsmessung**

**Voraussetzungen:**

1. Signifikante Geschwindigkeitsüberschreitung (mind. 10%) über einen aussagekräftigen Zeitraum in Verbindung mit der Prüfung, ob eine mobile oder teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachung zur Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus ausreichend ist.  
Alternativ kommen bei Strecken, auf denen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Geschwindigkeitsbeschränkungen gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO oder im Rahmen der Luftreinhalteplanung gem. § 47 BImSchG angeordnet sind, stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen ebenfalls in Betracht, wenn dadurch eine Verringerung der Lärm- bzw. Abgasbelastung oder die Einhaltung von Grenzwerten zu erwarten ist.
2. Die Überwachung darf nur innerorts und nicht auf Kraftfahrstraßen<sup>1</sup> stattfinden.
3. Vorrangig in der genannten Reihenfolge sind zu überwachen:
  - a. Unfallbrennpunkte,
  - b. Unfallgefahrenpunkte,
  - c. Straßen(abschnitte), an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder

---

<sup>1</sup> Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1) sind ähnlich wie Autobahnen besondere Verkehrsflächen für den Fahrzeugverkehr. Sie können sowohl innerorts als auch außerorts bestehen und dürfen nur von Kfz mit einer Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h benutzt werden. Im Gegensatz zu Autobahnen verfügen Kraftfahrstraßen über Kreuzungen und Einmündungen, über welche diese befahren und verlassen werden.

- Abgase steigert,
- d. sowie sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefährlich werden können.
4. Die Messstellen sollen durch eine entsprechende Beschilderung, z. B. ZZ „Radarkontrolle“ angekündigt werden. Es wird deshalb seitens des StMI empfohlen, dass aktive Öffentlichkeitsarbeit betrieben wird.

### **Notwendigkeit der stationären Überwachung**

Derzeit gibt es in der Stadt Erlangen keine geschwindigkeitsbedingten Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkte. Deshalb verbleiben lediglich Straßenabschnitte nach den Nummern 3 c) und 3 d). Zuvor muss der Nachweis erbracht werden, dass überhaupt signifikante Überschreitungen über einen längeren Zeitraum vorhanden sind und nicht durch eine mobile und/oder teilstationäre Überwachung auf ein normales Niveau gesenkt werden kann. Um den Nachweis der signifikanten Überschreitungen zu führen, wäre zunächst eine mehrwöchige Aufstellung eines Verkehrszählgerätes in Verbindung mit häufigen mobilen Geschwindigkeitsmessungen zu kombinieren. Sollte danach noch eine signifikante Geschwindigkeitsübertretung vorhanden sein und die mobile Überwachung nicht zu einer deutlichen Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus führen, könnte eine stationäre Anlage errichtet werden.

Dieser Nachweis ist zuständigkeitshalber durch den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung zu führen.

Nach Abfrage bei der Polizei und den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung wurden einige Orte im Stadtgebiet ermittelt, an denen eine genauere Prüfung erfolgen könnte.

Hier wurden insbesondere die Palmsanlage, die Neumühle und die Schallershofer Straße als Orte identifiziert, bei denen eine Prüfung als sinnvoll erscheint.

### **Kosten:**

Gemäß Auskunft des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung sind für eine Geschwindigkeitsmessstation, die Fahrzeuge in beide Fahrtrichtungen messen kann, ca. 150.000 € zu veranschlagen. Dies beinhaltet sowohl das Gerät selbst als auch die Säule, in der das Gerät untergebracht ist.

Für den Aufbau der Messsäule inklusive der Stromversorgung werden standortabhängig weitere Kosten entstehen. Je nach Aufwand ist für den Aufbau der Messsäule ein weiterer fünfstelliger bis niedriger sechstelliger Betrag zu veranschlagen.

Eine seriöse Kostenschätzung ist hier nicht möglich, jedoch sind in Abhängigkeit des Standorts bis zu 250.000 € Kosten zu erwarten. Eine genauere Angabe ist erst nach Festlegung des Standortes möglich.

### **Teilstationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen:**

Dies sind Anlagen, die beispielsweise in Anhängerform an den Straßenrand gestellt werden. Dort dürfen die Geschwindigkeitsmessenanlagen ununterbrochen bis zu 7 Tage, in Ausnahmen bis zu 14 Tage stehen bleiben und dürfen im Jahresmittel bis zu einem Viertel des Jahres an der gleichen Messörtlichkeit stehen. Sie erfüllen damit eine ähnliche Aufgabe wie die stationäre Anlage, sind aber im Anwendungsbereich etwas flexibler. Ebenso wie bei den stationären Anlagen ist kein Personal vor Ort notwendig.

Die Anschaffungskosten für eine teilstationären Anlage liegen ungefähr bei 200.000 €.

### **Voraussetzungen:**

1. Durch die Aufstellung einer teilstationären Geschwindigkeitsmessanlage darf die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden. Die Messstelle ist mit der Polizei abzustimmen.
2. Die Überwachung darf nur innerorts, nicht auf Kraftfahrstraßen und nicht in verkehrsberuhigten Bereichen stattfinden.
3. Vorrangig in der genannten Reihenfolge sind zu überwachen:
  - a. Unfallbrennpunkte,
  - b. Unfallgefahrenpunkte,
  - c. Straßen(abschnitte), an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase steigert,
  - d. sowie sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefährlich werden können.

### **Fachliche Einschätzung:**

Bei der Abwägung, ob eine stationäre oder teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlage zum Einsatz kommt, sind folgende Hauptaspekte zu berücksichtigen und zu gewichten.

- Bei stationären Geschwindigkeitsmessanlagen sind die Standorte bekannt und nicht veränderbar. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau an diesem Punkt wirksam gesenkt, jedoch führt das zu dem Effekt, dass die Kfz-Führer nur für die Anlage bremsen und danach wieder beschleunigen. Verwarnungen und Bußgelder werden sich nach einer Anfangszeit auf niedrigem Niveau stabilisieren, da dann bei den ortskundigen Autofahrern die Anlage bekannt ist und nur noch in Ausnahmefällen die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird. Die regelmäßig anzubringende Beschilderung der Messstellen mit dem ZZ „Radarkontrolle“ vermindert die Wirkung zusätzlich. Deshalb empfiehlt sich eine Aufstellung solcher Anlagen an Hauptverkehrsstraßen oder an geschwindigkeitsbedingten Unfallschwerpunkten. Hingegen können teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen, bei denen keine Beschilderung mit ZZ „Radarkontrolle“ erforderlich ist, zu einer ähnlichen Senkung des Geschwindigkeitsniveaus führen wie eine vollstationäre Anlage. Sobald sich das Geschwindigkeitsniveau am Messstandort normalisiert hat, kann die teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlage an anderen Standorten sinnvoll eingesetzt werden. Ein Abnutzungseffekt ist wegen der regelmäßigen Standortwechsel nicht zu erwarten.
- Die Rentabilität der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wird bestimmt durch hohe Anschaffungskosten, geringe Personal- und Wartungskosten und möglicherweise niedrigen Erträgen. Die Erträge werden im erheblichen Maße durch den Standort bestimmt, weshalb bei Standorten abseits der Hauptstraßen mit einem Defizit zu rechnen ist. Eine seriöse Schätzung hierzu ist nicht möglich.

Teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen bieten hier den Vorteil, dass durch den Standortwechsel auch ein in etwa gleichbleibend höherer Ertrag als bei stationären Anlagen erwirtschaftet werden kann.

Ziel ist hierbei aber stets die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, nicht die Rentabilität der Anlagen.

- Für die teilstationären Anlagen ist es aber schwierig, geeignete Standorte zu finden. Anders als mobile Anlagen können diese Anlagen nicht einfach am Straßenrand aufgestellt werden, weswegen hier erst noch geeignete Standorte gesucht werden müssen. Erst bei Standorten in ausreichender Anzahl kann beurteilt werden, ob eine solche Anlage sinnvoll eingesetzt werden kann.

### **Fazit:**

Im Ergebnis kann eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung geschwindigkeitsbedingte Unfallschwerpunkte wirksam beruhigen. Solche gibt es jedoch in Erlangen - auch nach Auffassung der Polizei - derzeit nicht.

Bereiche, in denen dauerhaft signifikant die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten wird, sind in Abhängigkeit des Standortes zu bewerten. In hauptsächlich von ortskundigen Kfz-Führenden frequentierten Bereichen werden solche Anlagen nicht für eine Erhöhung oder Erhaltung der Verkehrssicherheit sorgen können, sondern aufgrund der Kenntnis des Standortes der Anlage nur für eine punktuelle Verringerung der Geschwindigkeit.

Hier sind mobile Anlagen aufgrund der ständigen Ortswechsel deutlich im Vorteil, da diese ein deutlich größeres Gebiet abdecken können.

Stationäre Anlagen können daher nur bei geschwindigkeitsbedingten Unfallschwerpunkten und an gut befahrenen Hauptstraßen Wirkung erzielen.

Teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen haben andere Einsatzkriterien. Vorbehaltlich der Schwierigkeiten bei der Platzwahl sind diese ein Mittelweg zwischen mobilen und stationären Anlagen, da diese länger an einem Ort stehenbleiben können.

Die Sinnhaftigkeit des Einsatzes einer teilstationären Anlage durch die Stadt Erlangen kann derzeit nicht beurteilt werden, da bisher noch keine Prüfung der möglichen Messstellen erfolgen konnte.

Im Ergebnis lautet deshalb die Empfehlung der Verwaltung von der Beauftragung des Zweckverbandes kommunale Verkehrsüberwachung für die Anschaffung einer stationären Anlage abzusehen.

Dies gilt ebenso für eine teilstationäre Anlage.

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

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

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## **4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

*ja, positiv\**

*ja, negativ\**

*nein*

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

*ja\**

*nein\**

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Mangels Zuständigkeit ist keine Beschlussfassung möglich.

Auftrag an die Verwaltung und an den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung, in Abstimmung mit der Polizei, einen Einsatz von teilstationären Blitzern in Erlangen vorzubereiten.

Es besteht die Bereitschaft einen Mietversuch, wie es in Fürth der Fall war, auch in Erlangen durchzuführen. Die Verwaltung wird gebeten den Einsatz zu prüfen (Kosten, Zeit, Aufwand).

Der Änderungsantrag Nr. 158/2022 wurde als Tischaufgabe aufgelegt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen  
mit 14 gegen 0

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

**Protokollvermerk:**

Mangels Zuständigkeit ist keine Beschlussfassung möglich.

Auftrag an die Verwaltung und an den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung, in Abstimmung mit der Polizei, einen Einsatz von teilstationären Blitzern in Erlangen vorzubereiten.

Es besteht die Bereitschaft einen Mietversuch, wie es in Fürth der Fall war, auch in Erlangen durchzuführen. Die Verwaltung wird gebeten den Einsatz zu prüfen (Kosten, Zeit, Aufwand).

Der Änderungsantrag Nr. 158/2022 wurde als Tischaufgabe aufgelegt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen  
mit 7 gegen 0

**TOP 17**

**614/038/2022**

**Schulung zur Kontrolle von Falschparkern, Antrag Nr. 26/2022 der Klimaliste  
Erlangen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Mitarbeiter des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung werden stets auf neue Herausforderungen zeitnah geschult und sind deshalb gut gerüstet.

Die im Antrag beschriebene Problematik ist bekannt, jedoch ist diese in der täglichen Praxis nur schwer zu ahnden.

Zunächst verbietet sich aus Haftungsgründen eine körperliche Überprüfung der Steckerverbindung, um zu prüfen, ob der Stecker fest verankert ist. Hier können einerseits Schäden an der Steckverbindung des Fahrzeugs entstehen, andererseits könnte die bestehende Ladeverbindung unterbrochen werden.

Zudem ist derzeit keine Rechtsprechung bekannt, in welchem Zeitraum nach dem Ende des Ladevorganges der Fahrende zumutbarerweise das Fahrzeug entfernen muss.

Insofern ist ein Vollzug in der gewünschten Art und Weise seitens des Zweckverbandes derzeit

nicht möglich. Um den Missbrauch hier etwas einzudämmen, wird die Höchstparkdauer auf Parkplätzen mit E-Ladesäulen von 5 Stunden auf 3 Stunden reduziert. Die Änderung der Höchstparkdauer wird für die E-Ladesäulen im Bestand voraussichtlich im 1. Halbjahr 2023 erfolgen.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

ja, positiv\*

ja, negativ\*

nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

ja\*

nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 26/2022 der Klimaliste Erlangen ist damit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 26/2022 der Klimaliste Erlangen ist damit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 18**

**VI/148/2022**

**Förderprogramm Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 und weitere Gelder für das Förderprogramm; Fraktionsanträge der Grünen Liste 134/2022 und 119/2022 der SPD Fraktion**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mögliche Erweiterung der Förderrichtlinie:

Mit dem Antrag 119/2022 soll die Verwaltung die Förderrichtlinie Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 für Inhabende des ErlangenPasses (EP) erweitern, indem diese einen erhöhten Fördersatz für Lastenräder erhalten. Zudem soll die Förderquote für Lastenräder und Fahrradanhänger für Inhabende des EP erhöht werden.

Bereitstellung weiterer Fördermittel für das Förderprogramm 2022:

In einer Mitteilung zur Kenntnis (Vorlage VI/143/2022) im UVPA am 26.07.2022 hat die Verwaltung zudem darauf hingewiesen, dass die Fördermittel 2022 erschöpft sind und keine weiteren Anträge bearbeitet werden können. Für die Bedienung von weiteren Anträgen ist eine Aufstockung der Mittel erforderlich.

Der Dringlichkeitsantrag 134/2022 wurde im Stadtrat am 28.07.2022 aufgelegt. Aus dem Protokollvermerk dazu ist ersichtlich, dass im Stadtrat gegen die Dringlichkeit gesprochen wurde. Im September soll eine Beschlussfassung erfolgen und der Antrag zusammen mit der Mittelbereitstellung aufgelegt und bearbeitet werden.

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

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

Mögliche Erweiterung der Förderrichtlinie:

Inhabende des EP erhalten bislang eine erhöhte Förderung für die Anschaffung von Fahrradanhängern. Diese sind deutlich günstiger in der Anschaffung und platzsparender im Abstellen im Vergleich zu Lastenrädern. Sehr häufig sind keine ausreichend großen Abstellflächen in Wohnsitznähe vorhanden. Eine Aufnahme von Lastenrädern für EP-Inhabende ist für eine mögliche Fortsetzung des Förderprogramms in 2023 vorgesehen. Grundlage für eine Aufnahme von Lastenrädern ab 2023 wird die Nachfrage nach Fahrradanhängern in 2022 sein.

Eine Integration von Lastenrädern für EP-Inhabende in die bestehende Förderrichtlinie 2022 wird von der Verwaltung abgelehnt. Auch eine Erhöhung der Förderquote wird abgelehnt, da hierdurch eine Ungleichbehandlung gegenüber denen entsteht, die bereits einen Antrag gestellt und einen Förderzuschuss erhalten haben.

Die Verwaltung prüft nach Abschluss des Förderprogramms 2022, ob für die Förderrichtlinie 2023 eine Erhöhung der Förderquote zielführend ist.

Bereitstellung weiterer Fördermittel für das Förderprogramm 2022:

Trotz der Bekanntgabe, dass die Fördermittel erschöpft sind, werden weiterhin Anträge auf Förderung eines Lastenrades oder Fahrradanhängers gestellt. Die Verwaltung hat hierzu eine

Warteliste angelegt. Anhand der Entwicklung dieser Warteliste bzw. der mündlichen Nachfrage nach einer Förderung hält die Verwaltung eine Erhöhung der Fördermittel um 30.000 € bis zum Auslaufen des Förderprogramms am 31.12.2022 für ausreichend.

Die Verwaltung stellt durch eine Mittelumbuchung weitere 30.000 € zur Verfügung. Diese Summe wird aufgrund aktueller Prognosen als ausreichend erachtet.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Mögliche Erweiterung der Förderrichtlinie:

Der Inhalt der Förderrichtlinie wird jährlich geprüft und ggf. angepasst und gesondert zur Beschlussfassung vorgelegt.

#### Bereitstellung weiterer Fördermittel für das Förderprogramm 2022:

Die Fördergelder werden durch das bereits bekannte Antragsverfahren und die verfügbaren Haushaltsmittel nach dem „Windhundprinzip“ auf Grundlage der Förderrichtlinie vergeben. Ausschlaggebend hierfür ist das tagesgenaue Einreichen des Antrags. Im Falle einer Erhöhung der Fördermittel werden erst die Anträge der Personen, welche sich auf der Warteliste befinden, bearbeitet.

Eine Antragstellung ist sowohl online als auch schriftlich in Papierform möglich.

### 4. Klimaschutz:

Jeder nicht mit dem PKW, sondern mit dem Fahrrad zurückgelegte Personenkilometer spart insgesamt 147 g CO<sup>2</sup> ein.

Durch das Förderprogramm wird die Präsenz von alternativen, umweltfreundlichen Transportmitteln gestärkt und somit auch der Radverkehrsanteil in Erlangen erhöht. Alle geförderten Transportmittel sind als solche durch einen Aufkleber der Stadt Erlangen gekennzeichnet und wirken so als Multiplikatoren.

#### *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:	30.000 €	bei IPNr.: 561.884
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. 561.884  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

### Protokollvermerk:

Folgendes wird im Beschlusstext mit aufgenommen:

Herr Stadtrat Dr. Richter stellt folgenden Änderungsantrag:

#### Teil 1:

**„In die Förderrichtlinie wird eine Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen ebenfalls für Lastenfahräder, Lastenpedelecs sowie elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger mit einem Fördersatz von 60 % aufgenommen.“**

#### Teil 2:

**„Die zusätzlichen Mittel von 30.000 Euro werden bis zum Inkrafttreten der geänderten Förderrichtlinie gesperrt.“**

Abstimmung:

Teil 1: (Erhöhung auf Förderbezug 60 %)

Beirat **4** dafür **3** dagegen somit vom Beirat empfohlen

Ausschuss **13** gegen **1** Stimme mehrheitlich so beschlossen

Teil 2: (Sperrung der Mittelumbuchen um weitere 30.000,-€)

Beirat: **7** dagegen, wird nicht empfohlen

Ausschuss: **11** gegen **3** Stimmen mehrheitlich beschlossen

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung zu einer möglichen Erweiterung der Förderrichtlinie Lastenräder und Fahrradanhänger für 2022 werden zur Kenntnis genommen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltung zu der gewünschten Fortführung des Förderprogramm Lastenräder 2022 durch eine Mittelumbuchung weitere 30.000 € zur Verfügung stellt. **„Die zusätzlichen Mittel von 30.000 Euro werden bis zum Inkrafttreten der geänderten Förderrichtlinie gesperrt.“**

**„In die Förderrichtlinie wird eine Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen ebenfalls für Lastenfahrräder, Lastenpedelecs sowie elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger mit einem Fördersatz von 60 % aufgenommen.“**

Die Fraktionsanträge 119/2022 der Fraktionen SPD und Grüne Liste sowie 134/2022 der Fraktion Grüne Liste sind damit bearbeitet.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

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

Protokollvermerk:

Folgendes wird im Beschlusstext mit aufgenommen:

Herr Stadtrat Dr. Richter stellt folgenden Änderungsantrag:

Teil 1:

**„In die Förderrichtlinie wird eine Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen ebenfalls für Lastenfahrräder, Lastenpedelecs sowie elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger mit einem Fördersatz von 60 % aufgenommen.“**

**Teil 2:**

**„Die zusätzlichen Mittel von 30.000 Euro werden bis zum Inkrafttreten der geänderten Förderrichtlinie gesperrt.“**

**Abstimmung:**

**Teil 1:** (Erhöhung auf Förderbezug 60 %)

Beirat **4** dafür **3** dagegen somit vom Beirat empfohlen

Ausschuss **13** gegen **1** Stimme mehrheitlich so beschlossen

**Teil 2:** (Sperrung der Mittelumbuchen um weitere 30.000,-€)

Beirat: **7** dagegen, wird nicht empfohlen

Ausschuss: **11** gegen **3** Stimmen mehrheitlich beschlossen

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Ausführungen der Verwaltung zu einer möglichen Erweiterung der Förderrichtlinie Lastenräder und Fahrradanhänger für 2022 werden zur Kenntnis genommen.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Verwaltung zu der gewünschten Fortführung des Förderprogramm Lastenräder 2022 durch eine Mittelumbuchung weitere 30.000 € zur Verfügung stellt. **„Die zusätzlichen Mittel von 30.000 Euro werden bis zum Inkrafttreten der geänderten Förderrichtlinie gesperrt.“**

**„In die Förderrichtlinie wird eine Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen ebenfalls für Lastenfahrräder, Lastenpedelecs sowie elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger mit einem Fördersatz von 60 % aufgenommen.“**

Die Fraktionsanträge 119/2022 der Fraktionen SPD und Grüne Liste sowie 134/2022 der Fraktion Grüne Liste sind damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

Mehrfachbeschlüsse

**TOP 19**

**VI/147/2022**

**Fortführung des Lastenradförderprogrammes ab 2023 - Bereitstellung notwendiger Finanzmittel**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Jahr 2020 wurde die Förderrichtlinie im Rahmen einer Zuwendung durch die Stadt Erlangen für die Anschaffung eines Lastenfahrrades oder eines Fahrradanhängers begonnen. Die Maßnahme wird seitdem erfolgreich fortgesetzt.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 28.10.2021 beschlossen, das Förderprogramm zum Kauf von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern zunächst bis 31.12.2024 fortzuführen. (Beschluss VI/079/2021). In diesem Beschluss schlägt die Verwaltung vor, für die Jahre 2023 und 2024 jeweils 105.000 € zu beantragen und den Mittelbedarf in die Haushaltsberatungen einzubringen.

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

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

Für den Haushalt 2023 und die mittelfristige Finanzplanung stehen bisher keine Haushaltsmittel in Höhe von jeweils 105.000 € zur Verfügung.

Die Aufnahme des Mittelbedarfs in die Haushaltsberatungen für 2023 und 2024 ist zu veranlassen.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass die zur Verfügung gestellten Mittel für 2022 weit vor dem Ende der Förderperiode erschöpft sind. Die Verwaltung stellt durch eine Mittelumbuchung weitere 30.000 € zur Verfügung.

Der Inhalt der Förderrichtlinie wird jährlich angepasst und gesondert zur Beschlussfassung vorgelegt.

Über die mögliche Fortführung des Förderprogramms über das Jahr 2024 hinaus, legt die Verwaltung rechtzeitig eine Beschlussvorlage vor.

**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:	105.000 €	bei IPNr.: 561.884
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Eichenmüller stellt folgenden **Änderungsantrag zum Antragstext:**

**Erhöhung** der Bereitstellung notwendiger Finanzmittel für die Jahre 2023 und 2024 von 105.000,- € auf **150.000,-€**.

### Abstimmung mit Änderung/Erhöhung der Finanzmittel:

Beirat 4 gegen 4, wird nicht empfohlen

Ausschuss 13 gegen 1 Stimme mehrheitlich beschlossen

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt an- bzw. nachzumelden.

Die textliche Anpassung des Inhalts der Förderrichtlinie erfolgt jeweils mit gesonderter Beschlussfassung.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

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

**Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Eichenmüller stellt folgenden **Änderungsantrag zum Antragstext:**

**Erhöhung** der Bereitstellung notwendiger Finanzmittel für die Jahre 2023 und 2024 von 105.000,- € auf **150.000,-€**.

**Abstimmung mit Änderung/Erhöhung der Finanzmittel:**

Beirat 4 gegen 4, wird nicht empfohlen

Ausschuss 13 gegen 1 Stimme mehrheitlich beschlossen

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt an- bzw. nachzumelden.

Die textliche Anpassung des Inhalts der Förderrichtlinie erfolgt jeweils mit gesonderter Beschlussfassung.

**Abstimmung:**

mehrheitlich abgelehnt

mit 4 gegen 4

**TOP 20**

**PET/028/2022**

**Städtebaulicher Rahmenplan Quartier "Regnitzstadt" -  
Künftige Wendeschleife der Stadt-Umland-Bahn auf dem heutigen Großparkplatz**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stadt-Umland-Bahn (StUB) soll bestmöglich in das künftige städtische Quartier „Regnitzstadt“ auf dem heutigen Großparkplatz integriert werden.

Aufstellung Städtebaulicher Rahmenplan „Regnitzstadt“

Aktuell ist das Planungsbüro scheuven + wachten plus aus Dortmund damit beauftragt, den städtebaulichen Rahmenplan für das künftige Quartier „Regnitzstadt“ auf dem Gelände des heutigen Großparkplatzes auszuarbeiten.

Das Büro ging als Gewinner aus dem städtebaulichen Wettbewerb im Jahr 2020 und dem anschließenden Verhandlungsverfahren im Jahr 2021 hervor.

Ein Ziel des städtebaulichen Rahmenplans ist, die geplante Stadt-Umland-Bahn mit ihren technischen Anforderungen bestmöglich städtebaulich in das neu entstehende Quartier einzubinden und zu integrieren. Im künftigen Quartier „Regnitzstadt“ soll eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe mit bequemen Umsteigebeziehung zwischen allen Mobilitätsarten in direkter Nachbarschaft zum Hauptbahnhof entstehen.

Zwei mögliche Varianten der StUB-Wendeschleife auf dem heutigen Großparkplatz

Auf dem heutigen Großparkplatz gibt es für die künftige StUB-Wendeschleife zwei Varianten. Beide Varianten wurden geprüft und sind technisch möglich.

Grundlage der beschlossenen Vorplanung der Stadt-Umland-Bahn ist die Wendeschleife „Nord“, die eine Lage der Wendeschleife nördlich des Zugangs zum Hauptbahnhof vorsieht (siehe Beschluss zur Vorlage VI/033/2020).

Im Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs für die „Regnitzstadt“ wurde eine Wendeschleife in südlicher Lage im Bereich des geplanten Stadtplatzes direkt am Zugang zum Hauptbahnhof vorgeschlagen.

Workshop Varianten StUB-Wendeschleife am 26. April 2022

Am 26. April 2022 hat ein Workshop stattgefunden, der beide Varianten weiterentwickelt und auf ihre städtebaulichen Potentiale und im Hinblick auf die Planungen des neuen Quartiers „Regnitzstadt“ und die Vor- und Nachteile für die Mobilität untersucht.

An dem Workshop haben der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn mit seinen beauftragten IngenieurInnen, das Amt für Stadtplanung und Mobilität, die Projektentwicklung und das mit dem städtebaulichen Rahmenplan „Regnitzstadt“ beauftragte Planungsbüro scheuven + wachten plus aus Dortmund teilgenommen.

In zwei Gruppen wurden die Vor- und Nachteile und die städtebaulichen Potentiale untersucht.

Anlage 1 zeigt die Ergebnisse der beiden Gruppen und Anlage 2 zeigt Impressionen aus dem Workshop.

Im Ergebnis kommen die Beteiligten aus dem Workshop zu dem Schluss, dass die StUB-Wendeschleife „Süd“ aufgrund der überwiegenden Vorteile aus städtebaulicher Sicht trotz einer für die StUB technisch aufwendigeren Konstruktion weiterverfolgt werden soll.

Besonders folgende Vorteile der StUB-Wendeschleife „Süd“ werden gesehen:

- In der Gesamtbetrachtung ist die Attraktivität des ÖPNV (Bus, StUB, Eisenbahn) bei einer StUB-Wendeschleife im Süden des heutigen Großparkplatzes höher.
- Alle künftig erforderlichen verkehrlichen Infrastrukturen werden im Süden des heutigen Großparkplatzes gebündelt. Dies führt zu einer besseren Orientierung und Verständlichkeit für Ankommende und Umsteigende zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Rad, Bus, StUB, Eisenbahn) am Ein- und Ausgang des Hauptbahnhofs zum heutigen Großparkplatz.
- Es wird weniger Fläche für Verkehrsinfrastruktur in Anspruch genommen.
- Durch die Bündelung der Verkehrsinfrastruktur im Süden des Geländes kann der Nordbereich des heutigen Großparkplatzes für die künftige städtebauliche Entwicklung komplett freigehalten werden.
- Eine StUB-Wendeschleife im Süden ermöglicht eine angemessene räumliche Größe für den künftigen Quartiersplatz vor dem Westausgang des Hauptbahnhofs.

#### Weitere Ausarbeitung des Ergebnisses des Workshops im städtebaulichen Rahmenplan

Nach dem Ergebnis des Workshops vom April 2022 wurde der städtebauliche Rahmenplan durch scheuven + wachen plus gemeinsam mit allen Beteiligten weiter ausgearbeitet.

Anlage 3 zeigt den aktuellen Stand des städtebaulichen Rahmenplans und die städtebauliche Einbindung der jetzt favorisierten StUB-Wendeschleife „Süd“.

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

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

Im Bereich des heutigen Großparkplatzes soll die StUB-Wendeschleife „Süd“ Grundlage für die weitere Ausarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans „Regnitzstadt“ und Grundlage für die weitere Entwurfsplanung der Stadt-Umland-Bahn sein. Die mit dem Beschluss zur Voruntersuchung der Stadt-Umland-Bahn festgelegte Planungsgrundlage der StUB wird dahingehend geändert (siehe Beschluss zur Vorlage VI/033/2020).

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auf Basis des Ergebnisses des Workshops hat der Zweckverband StUB die Vorplanungen für die Variante „Süd“ vorangetrieben (Änderung Unterführungsbauwerk StUB unter der Friedrich-List-Straße westlich der Eisenbahn zwischen Güterhallenstraße und Großparkplatz und Anpassung der Verkehrsanlagen).

In der anstehenden Entwurfsplanung wird der Zweckverband StUB die erforderlichen Maßnahmen für eine sichere betriebliche Abwicklung mit der Technischen Aufsichtsbehörde festlegen (überdeckeltes Gleisdreieck mit Busmitbenutzung).

Sobald ein ausreichender Planungsstand vorliegt, wird der Zweckverband StUB die Kosten der Wendeschleife „Süd“ ermitteln. Auf dieser Grundlage werden die Stadt Erlangen und der Zweckverband StUB in Zukunft Regelungen für Zuständigkeiten und Kostenteilungen in einer

Planungsvereinbarung und einer Kreuzungsvereinbarung treffen. Der Stadtrat wird vorab eingebunden 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**

### **Protokollvermerk:**

Die Fraktion der Grünen schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln.  
Er wird in die kommende Stadtratssitzung am 29.09.2022 als Beschluss verwiesen.

### **Abstimmung:**

verwiesen

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

### **Protokollvermerk:**

Die Fraktion der Grünen schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln.  
Er wird in die kommende Stadtratssitzung am 29.09.2022 als Beschluss verwiesen.

### **Abstimmung:**

verwiesen

## **TOP 21**

611/113/2022

### **Bebauungsplan Nr. E 229-B der Stadt Erlangen - Nahversorgungszentrum am S- Bahnhofpunkt Eltersdorf - mit integriertem Grünordnungsplan hier: Weiteres Vorgehen nach Wettbewerb**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der UVPA hat in seiner Sitzung am 24.10.2017 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. E 229-B beschlossen. Die Entwicklung des Nahversorgungszentrums am S-Bahnhofpunkt Eltersdorf wurde im Jahr 2019 von der Stadt Erlangen ausgeschrieben. Der Stadtrat hat in nicht öffentlicher Sitzung am 20.02.2020 die Grundstücksvergabe beschlossen.

Ende 2021 wurde ein eingeladener hochbaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Das Preisgericht, das am 24.03.2022 tagte, kürte die Wettbewerbsarbeit des Büros Fink und Thurnher, Bregenz mit dem 1. Preis.

#### **Städtebaulicher Entwurf**

Ziel der Planung ist es, neben der Realisierung eines Nahversorgers für den Stadtteil Eltersdorf Wohnraum zu schaffen und durch die Bereitstellung von Park&Ride- (P&R) sowie Bike&Ride-Anlagen (B&R) die umweltfreundliche Mobilität zu stärken.

Das Wettbewerbsergebnis setzt diese Anforderungen um. Es überzeugt mit einer klaren räumlichen Nutzungsverteilung. Im Norden an der Weinstraße erfolgt die Adressbildung mit einem baulichen Hochpunkt mit 5 Geschossen. Im Westen bilden sich Nischen mit begrünten Innenhöfen aus und die Höhenstaffelung nimmt mit 3 Geschossen Richtung Süden ab. Im Erdgeschoss ist der Nahversorger angeordnet. In den Obergeschossen orientieren sich die Wohnungen um die

begrünter Innenhöfe. An der nördlichen Stirnseite sind weitere gewerbliche Flächen angeordnet. Die Erschließung und Adressbildung der Wohnungen erfolgt über die neu zu errichtende Erschließungsstraße westlich des Baukörpers mit Treppenhäusern. Die P&R- Anlage befindet sich im Erdgeschoss. Im Untergeschoss ist die B&R-Anlage geplant. Daneben befinden sich die privaten Stellplätze. Insbesondere die öffentlichen Freiraumqualitäten sind im weiteren Verlauf zu vertiefen.

### Geförderter Wohnraum

Zum derzeitigen Planungsstand liegt der Anteil des geförderten Wohnungsbaus bei 30 %. Die Umsetzung der Quote für den geförderten Wohnraum, gemäß Grundsatzbeschluss, wird im weiteren Verfahren gesichert.

### Park&Ride und Bike&Ride

Die P&R- sowie die B&R-Anlage werden entsprechend des Wettbewerbsergebnisses innerhalb des künftigen Gebäudes errichtet. Die langfristige Nutzung der Anlagen durch die Allgemeinheit soll dinglich gesichert werden.

### Schallschutz

Aufgrund der Nähe zur Bahnlinie, der Autobahn BAB A73 und der Weinstraße kommt dem Schallschutz eine besondere Bedeutung zu. Nach Osten zur Bahntrasse hin wird der Lärmschutz durch die riegelartige Wohnbebauung erreicht. Zur Weinstraße hin orientieren sich die gewerblichen Nutzungseinheiten. Hierdurch kann ein gewisser Lärmschutz für die schutzbedürftigen Nutzungen erreicht werden. Im weiteren Verlauf sind ggf. erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen auf Basis der im Verfahren zu erarbeitenden Untersuchungen festzusetzen.

### Verkehr

Für das Nahversorgungszentrum soll eine neue Erschließungsstraße zwischen Flur- und Weinstraße errichtet werden. Die neue Erschließungsstraße soll über einen Minikreisverkehr an die Weinstraße angebunden werden. Die erforderlichen Stellplätze für die Geschosswohnungen und den Nahversorger werden in einer Tiefgarage nachgewiesen. Die Zufahrt zur Tiefgarage sowie zu den oberirdischen Stellplätzen erfolgt von der neuen Erschließungsstraße aus. Der südliche Teil der neuen Erschließungsstraße ist als Einbahnstraße in Richtung Weinstraße geplant, um Durchgangsverkehr in die Flurstraße zu verhindern.

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

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. E 229-B – Nahversorgungszentrum am S-Bahnhaltepunkt Eltersdorf – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung § 13a BauGB für das Gebiet nördlich der Bebauung entlang der Flurstraße, westlich der planfestgestellten Grenze des Baukörpers der Bahnstrecke Nürnberg – Bamberg, südlich der Weinstraße und östlich der Bebauung entlang der Sonnenstraße (Anlage 2).

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans und für eine Informationsveranstaltung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit (Anlage 3).

Zudem sind die Hinweise aus dem Juryprotokoll aufzunehmen und im weiteren Prozess einzuarbeiten.

### 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

#### Ergebnis/Beschluss:

Grundlage für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans Nr. E 229-B der Stadt Erlangen – Nahversorgungszentrum am S-Bahnhaltepunkt Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan bildet die Wettbewerbsarbeit (Anlage 1) des Büros Fink und Thurnher, Bregenz (1. Preis). Dies bildet die Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit.

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Grundlage für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans Nr. E 229-B der Stadt Erlangen – Nahversorgungszentrum am S-Bahnhaltepunkt Eltersdorf – mit integriertem Grünordnungsplan bildet die Wettbewerbsarbeit (Anlage 1) des Büros Fink und Thurnher, Bregenz (1. Preis). Dies bildet die Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit.

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 22**

**611/119/2022**

### **Bauvorhaben in der Bischofsweiherstraße Dechsendorf hier: Rechtmäßigkeit der Herstellung der Erschließungsanlagen**

#### **1. Sachverhalt**

Der Bebauungsplan Nr. D 265, rechtsverbindlich seit dem 09.10.1980, setzt zur inneren Erschließung des Flurstückes Nr. 391 eine bogenförmige Erschließungsstraße mit einer Gesamtfläche von ca. 730 m<sup>2</sup> fest. Um eine bessere Nutzung und Ausgestaltung der Baugrundstücke zu erreichen, wurde eine davon abweichende Erschließung in Form einer geradlinigen Stichstraße durch die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Verwaltung ausgearbeitet (Anlage).

Grundsätzlich setzt die Herstellung einer Erschließungsanlage im Sinne des § 127 Absatz 2 BauGB eine Bindung an die Festsetzungen des entsprechenden Bebauungsplanes voraus. Im vorliegenden Fall ist die Herstellung jedoch abweichend von den Festsetzungen des Bebauungsplan Nr. D 265 geplant:

Die geplante Stichstraße dient der Erschließung der geplanten 16 Doppelhaushälften. Diese ist mit drei Verengungen in Form von zwei auskragenden Vorgärten und einer Fläche für Besucherparkplätze ausgestattet. In Abstimmung mit der Feuerwehr und Verwaltung wurden ausreichend Flächen zum Aufstellen von Feuerwehrfahrzeugen und eine Wendemöglichkeit für Lieferdienste (z.B. Post) vorgesehen. Außerdem wird ein Anschluss an den, durch die Vorhabenträgerin ebenso in Abstimmung mit der Verwaltung geplanten, östlichen Fußweg hergestellt.

Bei Abweichungen von den Festsetzungen eines Bebauungsplans ist nach § 125 Abs. 3 BauGB die Rechtmäßigkeit der Herstellung einer Erschließungsanlage nicht berührt, wenn die Abweichung mit den Grundzügen der Planung vereinbar sind, die Erschließungsbeitragspflichtigen nicht mehr belastet werden als bei einer festsetzungskonformen Herstellung und die betroffenen Grundstücke durch die abweichende Umsetzung nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Dies trifft im vorliegenden Fall zu, da die Abweichung mit dem Ziel des Bebauungsplan Nr. D 265, eine innere Erschließung des Flurstückes zur Wohnraumschaffung herzustellen und einen Anschluss an den öffentlichen Gehweg zu schaffen, übereinstimmt und die planabweichende Herstellung keine Mehrbelastung für die Erschließungsbeitragspflichtigen darstellt. Die Herstellungskosten für die Erschließung werden über einen Städtebaulichen Vertrag (siehe Vorlagennummer 30/048/2022) vollständig auf die Vorhabenträgerin übertragen. Eine negative Beeinträchtigung der zu schaffenden Grundstücke liegt nicht vor. Die geplante Erschließungsstraße hat eine Gesamtfläche von ca. 610 m<sup>2</sup> und ist somit ca. 120 m<sup>2</sup> kleiner als die im Bebauungsplan für die Erschließung festgesetzte Fläche. Diese Einsparung an versiegelten Verkehrsflächen kommt anteilig den zukünftigen Grundstücken als unversiegelte Gartenfläche zu gute.

Die Errichtung der Erschließung auf Grundlage der Planung der Vorhabenträgerin entspricht den Vorgaben des § 125 Abs. 3 BauGB.

## 2. Sachbericht

Herr Stadtrat Dr. Richter hat sich am 07.05.2022 per Mail an das Referat VI mit einer Rückfrage zum Bauvorhaben gewandt. Bei dieser ging es um die Frage, ob das, seit Aufstellung des Bebauungsplanes geänderte Waldgesetz für Bayern (BayWaldG), weiterhin eine Erlaubnisfreiheit der Rodung beinhaltet. Diese kann wie folgt beantwortet werden:

Maßgebend für die Rodungserlaubnis ist das BayWaldG in der gültigen Fassung zum Zeitpunkt der Satzung des Bebauungsplanes. Der Bebauungsplan Nr. D 265 wurde mit Beschluss des Stadtrates vom 21.05.1980 als Satzung beschlossen. Entsprechend gilt das BayWaldG von 1974. Dieses beinhaltet die Regelung, dass bei Satzungen (z.B. Bebauungsplänen), Planfeststellungsbeschlüssen, Genehmigungen und sonstigen behördlichen Gestattungen auf Grund anderer Gesetze, welche die Nutzungsänderung einer Fläche festlegt oder erlaubt, es keiner gesonderten Rodungserlaubnis bedarf.

Das heute geltende BayWaldG aus dem Jahr 2005 sieht unter Art. 9 Abs. 8 die gleiche Regelung vor.

Ergänzend kann berichtet werden, dass mit der Vorhabenträgerin im Städtebaulichen Vertrag die Ersatzpflanzungen von einem Baum je Grundstück und weitere Maßnahmen zum Klimaschutz (z.B. solare Baupflicht) vereinbart wurden. Diese und weitere Fragen zur städtebaulichen Verträglichkeit der Planung wurden ebenso in verschiedenen Antwortschreiben an die Bürgerschaft und in Sitzungen des BWA und UVPA (zuletzt in der MzK an den UVPA am 26.04.2022) beantwortet.

## 3. 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:

1. Die Erschließungsanlage „Möwenweg“ (Anlage) wird abweichend von den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. D 265 – Campingstraße – hergestellt. Die Rechtmäßigkeit der Herstellung der Erschließungsanlage im Sinne des § 125 Abs. 2 BauGB wird festgestellt.
2. Die Ausführungen der Verwaltung zur Rückfrage des Stadtrats Dr. Richter werden zur Kenntnis genommen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

3. Die Erschließungsanlage „Möwenweg“ (Anlage) wird abweichend von den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. D 265 – Campingstraße – hergestellt. Die Rechtmäßigkeit der Herstellung der Erschließungsanlage im Sinne des § 125 Abs. 2 BauGB wird festgestellt.
4. Die Ausführungen der Verwaltung zur Rückfrage des Stadtrats Dr. Richter werden zur Kenntnis genommen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 23**

**611/120/2022**

**Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung im Bereich Baugebiet 413**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für den letzten Bauabschnitt innerhalb der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Erlangen West II“ bietet das Baugebiet 413 ein großes Potenzial für die Stadterweiterung und sieht eine verdichtete Bebauung vor, die durch die StUB ein hochwertiges ÖPNV-Angebot erhalten soll.

**Planungsverlauf**

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) hat in der Planungsabstimmung am 21. Juni 2022 um einen entsprechenden weiteren Beschluss gebeten.

Im Flächennutzungsplan 2003 der Stadt Erlangen und in der Rahmenplanung für den Stadtteil Büchenbach wird die Führung der StUB-Trasse entlang des Adenauerrings dargestellt. Seinerzeit war jedoch noch nicht absehbar, wann und mit welcher künftigen Dichte es zu einer Aufsiedlung des Gebiets südlich des Adenauerrings kommen wird. Beides hat sich mit der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs für das Baugebiet 413 konkretisiert.

Mit Beschluss vom 24.11.2020 (VI/033/2020) hat der Stadtrat die Voruntersuchung der StUB-Trasse am Adenauerring bestätigt. Die Führung am Adenauerring wurde auch in das Raumordnungsverfahren (ROV) eingebracht und in der Landesplanerischen Beurteilung (siehe Anlage 1) als raumverträglich angesehen. In den Unterlagen zum ROV wurde jedoch ein Passus

vorgebracht, wonach die Führung entlang des Adenauerrings in Abhängigkeit von der weiteren Wohnbauentwicklung angepasst werden kann. Änderungen an der Linienführung der StUB sollen in Folge der Ergebnisse des Wettbewerbs geprüft werden. Dabei ist auf eine zügige Streckenführung zu achten (Bogenbereiche).

Mit Beschluss zur Auslobung des städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerbes für das Baugebiet 413 (611/265/2018) wurde das Ziel formuliert, eine mögliche Trasse für die StUB freizuhalten. Die Wettbewerbsjury hat empfohlen, mit dem ersten Preis inclusive einer Führung der StUB im Gebiet weiter zu arbeiten.

Weiterhin wurde im Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 413 - Breite Äcker - der Stadt Erlangen (611/059/2021) eine mögliche Führung der StUB durch das Baugebiet 413 als städtebauliches Ziel beschlossen.

Der ZV StUB war in den bisherigen Prozess eingebunden, hat die Zielstellungen mit begleitet und sich konstruktiv damit auseinandergesetzt und für die Führung durch das Baugebiet formuliert, die es so weit es geht Berücksichtigung finden sollen.

### Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, die Trasse der StUB durch das künftige Baugebiet 413 zu führen (siehe Anlage 2).

Die Führung entlang der geplanten Haupterschließung im Quartier/Baugebiet ermöglicht eine bessere Erreichbarkeit und Erschließungswirkung, als dies bei einer randlichen Führung am Adenauerring der Fall wäre. Weiterhin kann durch die Wahrnehmung von Trasse, Haltestelle und Fahrzeugen ein psychologischer Effekt erzielt werden. Das Bewusstsein, dass ein hochwertiger ÖPNV verfügbar ist, führt i.d.R. bereits dazu, dass dieser von den Bewohner\*innen stärker genutzt wird, als es derzeit in vergleichbaren Quartieren ohne entsprechendes Angebot üblich ist.

Das Baugebiet 413 soll klimaneutral werden, hierbei wird der „Betrieb“, also die Nutzung des Wohngebietes, mit zu betrachten sein. Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot im Quartier spielt daher eine wesentliche Rolle. Auf diese Weise soll und muss ein wichtiger Beitrag zum Klimaaufbruch in Erlangen geleistet werden.

Mit einer alternativen Führung entlang des Adenauerrings könnten angenommene Reisezeitvorteile für durchfahrende Fahrgäste gegenüber einer Führung durch das Baugebiet 413 realisiert werden. Im neuen Baugebiet würde durch die bisher geplanten StUB-Haltestellen „Büchenbach West“ und „Häusling“ der Schwerpunkt der Bebauung im B 413 jedoch dann nur am Rand tangiert.

Eine feinere Erschließung durch Busse wird es nicht geben, da diese vom Rudeltplatz aus Stichfahren in das Baugebiet machen müssten und einen Parallelverkehr zur StUB darstellen würden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu verfolgen. Eine optimale Erschließung des neuen Baugebietes kann durch eine Führung der StUB durch das Baugebiet gewährleistet werden.

Um die möglichen Fahrzeitverluste der StUB bei einer Führung durch das Baugebiet auszugleichen, soll derzeit auf die Haltestelle „Häusling“ verzichtet werden. Eine Realisierung kann

dann erfolgen, wenn sich die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen dahingehend ändern sollten, dass eine entsprechende Kundendichte (Siedlungsdichte) erreicht werden kann. Die Haltestelle Häuling liegt derzeit eh in nur geringer Entfernung zur Haltestelle Büchenbach.

In Bezug auf die Haltestelle „Büchenbach West“ sind auch Aspekte der sozialen Sicherheit anzuführen. Eine zentrale Haltestelle am frequentierten Quartiersplatz des Gebiets 413 hat hier deutliche Vorteile gegenüber einer Lage außerhalb der Bebauung. Zudem profitieren Dienstleistung und Gewerbe von einem hochfrequentierten Anlaufpunkt durch Lagegunst und Mitnahmeeffekte. Damit wird die Nutzungsmischung als eines der städtebaulichen Ziele für das Baugebiet gestärkt.

Die unmittelbare Erreichbarkeit der StUB für die künftigen Bewohner\*innen des Baugebiets 413 führt zu einer höheren Akzeptanz und liegt im überwiegenden Erlanger Interesse.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die bestehenden Ansätze sind im Hinblick auf verkehrliche und städtebauliche Belange und die konkrete Trassenführung (Radien, Haltestellen etc.) im weiteren Planungsverlauf vertiefend zu untersuchen und weiter zu optimieren.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Öffentlichkeit sowie die berührten Orts- und Stadtteilbeiräte werden im weiteren Verfahren der Bauleitplanung über die Planung informiert und beteiligt. Ebenso erfolgt eine Einbindung im Rahmen der Beteiligungsformate der Stadt-Umland-Bahn.

## 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:

Der Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

### Abstimmung:

abgesetzt

### Abstimmung:

abgesetzt

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

### Protokollvermerk:

Der Tagesordnungspunkt wird von der Verwaltung zurückgezogen.

### Abstimmung:

abgesetzt

### Abstimmung:

abgesetzt

**TOP 24**

**611/121/2022**

**Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Erlangen West II  
Baugebiet 413 - "Klimaneutrales Wohnen in Büchenbach Breite Äcker"  
hier: Definition Klimaneutralität**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für den letzten Bauabschnitt innerhalb der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Erlangen West II“ bietet das Baugebiet 413 ein großes Potenzial für die Stadterweiterung. Besondere Berücksichtigung sollen die Belange des Klimawandels und Klimaschutzes finden, mit der Zielsetzung, ein klimaneutrales Wohngebiet zu entwickeln.

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

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

Im Mai 2019 hat Erlangen als erste Kommune in Bayern den Klimanotstand ausgerufen. Damit bekennt sich die Stadt zum 1,5°C Ziel und erkennt die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität an. Mit Beschluss des Stadtrates vom November 2020 (31/040/2020) wurde der „Fahrplan Klima-Aufbruch“ beschlossen, nach dem die Klimaneutralität vor 2030 zu erreichen ist.

Die Stadtplanung kann hierbei einen wesentlichen Beitrag leisten. Ziel des Wettbewerbes „Klimaneutrales Wohnen in Büchenbach Breite Äcker“ für das Baugebiet 413 war es daher, innovative städtebauliche und landschaftsplanerische Lösungen, die eine Klimaneutralität des Baugebiets gewährleisten, aufzuzeigen. Die Klimaneutralität soll sich in der Gebietsstruktur, den Gebäudetypologien, der Energieversorgung, im Verkehrskonzept und in der Freiflächengestaltung des Stadtquartiers „Breite Äcker“ widerspiegeln.

Als Grundlage für den weiteren Planungsprozess soll definiert werden, was der Begriff Klimaneutralität für das Baugebiet 413 konkret bedeutet. Nach mehreren referatsübergreifenden Abstimmungsterminen empfiehlt die Verwaltung analog zum stadtweiten Vorgehen im Rahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch folgende Rahmenbedingungen:

Bilanzierung nach BSKO – Standard

Grundlage für die Bilanzierung des Treibhausgases (THG) ist die Bilanzierungssystematik kommunal (BSKO), das heißt, mit dem Verbrauch von Energie dürfen keine Treibhausgasemissionen mehr verbunden sein. Weiterhin muss die gesamte Energieversorgung im Quartier auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Kompensation ist hierbei nicht zugelassen (inkl. Ökostrom).

Klimaneutralität (bzw. eigentlich THG-Neutralität) wird also erreicht, wenn alle in BSKO erfassten Treibhausgase (bis auf wenige unvermeidbare Restemissionen durch Vorketten) auf nahezu null reduziert sind. BSKO beinhaltet keine Erfassung der Grauen Energie, weswegen diese separat betrachtet wird.

Territorialprinzip

Die Betrachtung und Bilanzierung beschränkt sich auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Gesamtbetrachtung (nicht auf einzelne Gebäude) und wird nach dem Territorialprinzip

bilanziert (vgl. Anlage 1). Demnach wird der Energiesaldo betrachtet, der innerhalb des Quartiers vorhanden ist.

#### Erfasste Energiebereiche

In die Bilanzierung werden der Bau und Betrieb (Strom, Wärme, Kälte) der Gebäude sowie die Mobilität im Quartier einbezogen. Es ist das Ziel, bereits beim Bau der Gebäude den THG-Ausstoß zu minimieren und z.B. den Einsatz von Beton vermeiden, auf geringen Energie-, Wasser- und Ressourcenverbrauch zu achten oder auf Regionalität zu setzen. Weiter wird das Ziel verfolgt, kreislauffähige Baustoffe zu verwenden und die Nutzung nachwachsender Baustoffe als CO<sub>2</sub>-Speicher zu intensivieren, wenn dies im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme und deren Zielsetzung, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, möglich ist.

Die Erarbeitung entsprechender Vorschläge und Umsetzungsinstrumente, um die Graue Energie der Baustoffe so gering wie möglich zu halten, wird Teil des gutachterlichen Auftrags.

Die Energiequellen zur Versorgung des Quartiers können sich innerhalb des Gebietes oder in einer zu definierenden Region um das Quartier herum befinden. Energiequellen innerhalb des Quartiers sind zu priorisieren.

#### Zeitliche Auflösung der Energiebilanzierung

Der Energiebedarf eines Jahres wird durch die klimaneutrale Energieerzeugung des Jahres gedeckt (zeitweiliger Import wird mit Export zu anderen Zeiten gegengerechnet).

Um die negative THG-Bilanz der Bauphase auszugleichen, muss ein klimapositives Quartier entstehen (Plusenergiesiedlung), bei dem auch ein nachhaltiges Mobilitätsangebot eine wesentliche Rolle spielt (StUB, Carsharing etc.).

#### Betrachtungszeitraum

Der Energiebedarf wird für den gesamten Lebenszyklus der Gebäude und Anlagen des Quartiers betrachtet.

Die Dauer des maßgeblichen Betrachtungszeitraums der CO<sub>2</sub>-Amortisation soll gemeinsam mit dem Gutachterbüro festgelegt werden.

#### Klimaresilienz

Neben dem Ziel der Klimaneutralität spielt auch die Anpassung an den bereits bestehenden Klimawandel mit immer häufiger auftretenden Extremwetterereignissen eine wesentliche Rolle. Bei der Planung ist darauf zu achten, die Voraussetzungen für ein klimaresilientes Quartier zu schaffen (Schwammstadt-Prinzip, Dach- und Fassadenbegrünung, Verschattung öffentlicher Räume, klimaangepasste und artenreiche Grünplanung, etc.) (vgl. Anlage 2)

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die fachliche Beratung und Begleitung der Bilanzierung sollen durch ein externes Büro bzw. Institut erfolgen.

#### 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.128.500	€	bei IPNr.: 511.600A
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. 511.600A  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Im Einigungsgespräch vom 11.07.2022 wurde vereinbart, dass die im Jahr 2023 benötigten Mittel durch die entsprechende Bildung von Haushaltsresten gedeckt werden.

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Das Baugebiet 413 in Büchenbach soll ein klimaneutrales Quartier werden. Im Hinblick auf die Zielsetzung Klimaneutralität werden folgende Definitionen getroffen:

1. Grundlage für die Bilanzierung der Treibhausgase ist die Bilanzierungssystematik kommunal (BISKO).
2. Die Bilanzierung erfolgt nach dem Territorialprinzip (Geltungsbereich des Bebauungsplanes).
3. Der Bau der Gebäude sowie deren Betrieb und die Mobilität werden in die Bilanzierung einbezogen.

Die Graue Energie der Baustoffe soll so gering wie möglich gehalten werden, indem ressourcenschonende, kreislauffähige Baumaterialien verwendet werden. Das Baugebiet wird klimaangepasst und nach dem Schwammstadtprinzip errichtet.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung unter diesen Vorgaben weiter zu bearbeiten und auf dieser Grundlage eine externe Beratung und Bilanzierung zu beauftragen.

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

Das Baugebiet 413 in Büchenbach soll ein klimaneutrales Quartier werden. Im Hinblick auf die Zielsetzung Klimaneutralität werden folgende Definitionen getroffen:

4. Grundlage für die Bilanzierung der Treibhausgase ist die Bilanzierungssystematik kommunal (BISKO).
5. Die Bilanzierung erfolgt nach dem Territorialprinzip (Geltungsbereich des Bebauungsplanes).
6. Der Bau der Gebäude sowie deren Betrieb und die Mobilität werden in die Bilanzierung einbezogen.

Die Graue Energie der Baustoffe soll so gering wie möglich gehalten werden, indem ressourcenschonende, kreislauffähige Baumaterialien verwendet werden. Das Baugebiet wird klimaangepasst und nach dem Schwammstadtprinzip errichtet.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung unter diesen Vorgaben weiter zu bearbeiten und auf dieser Grundlage eine externe Beratung und Bilanzierung zu beauftragen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

**TOP 25**

**611/122/2022**

**2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. E 232 der Stadt Erlangen - Südlicher Ahornweg - mit integriertem Grünordnungsplan;  
hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss**

**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 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 Geltungsbereich umfasst das Flurstück Nr. 1065 der Gemarkung Eltersdorf vollständig, sowie eine Teilfläche des Flurstücks Nr. 190, Gem. Eltersdorf. Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 0,5 ha (siehe Anlage 2).

**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 – Südlicher Ahornweg – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan im Verfahren nach § 13a BauGB.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### Verfahrensstand

##### Billigung

Der Stadtrat hat am 26.04.2022 den Entwurf des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 in der Fassung vom 22.02.2022 mit Begründung gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

##### Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 wurde mit Begründung in der Zeit vom 13.06.2022 bis einschließlich 15.07.2022 öffentlich ausgelegt. Bis zum Ende der Auslegungsfrist wurde 1 Stellungnahme von Seiten der Öffentlichkeit abgegeben, die in Anlage 1 behandelt wird.

##### Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden von der öffentlichen Auslegung in der Zeit vom 13.06.2022 bis einschließlich 15.07.2022 gemäß § 3 Abs. 2 S. 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 4 Abs. 2 BauGB unter Hinweis auf § 4a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 15 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 8 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 1 behandelt werden.

#### Prüfung der Stellungnahmen (siehe Anlage 1)

Da die sich hieraus ergebenden Änderungen allein redaktioneller Art sind, kann der Bebauungsplan in der Fassung vom 20.09.2022 als Satzung beschlossen werden.

##### Redaktionelle Änderungen im Ergebnis verwaltungsinterner Abstimmung

- Hinweislich ergänzte Bemaßung (Ausweichtaschen, Überhangstreifen am Wendehammer)
- Nachrichtliche Ergänzung der Anbauverbotszone und der Anbaubeschränkungszone zur BAB A73 (in Planblatt und Begründung)

Da die sich hieraus ergebenden Änderungen ebenso allein redaktioneller Art sind, kann das 2. Deckblatt zum Bebauungsplan in der Fassung vom 20.09.2022 als Satzung beschlossen werden.

### 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 €  
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 1 wird beigetreten. Der Entwurf des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 – Südlicher Ahornweg – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan und Begründung in der Fassung vom 22.02.2022 wird entsprechend ergänzt.
2. Der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung wird in geänderter Fassung vom 20.09.2022 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 1 wird beigetreten. Der Entwurf des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. E 232 – Südlicher Ahornweg – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan und Begründung in der Fassung vom 22.02.2022 wird entsprechend ergänzt.
2. Der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung wird in geänderter Fassung vom 20.09.2022 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 26**

**613/092/2021**

**Antrag 405/2020 der SPD-Fraktion: Radschnellweg entlang StUB-Trasse nach Herzogenaurach**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Plannetz Radverkehr 2030 ist entlang der StUB-Trasse über Büchenbach und Häusling bis nach Haundorf und Herzo Base eine Radschnellverbindung mit eigener Querung der A3 vorgesehen (vgl. 613/200/2018). Hintergrund ist, dass diese Verbindung eine direkte, schnelle und sichere Vernetzung zwischen den Aufkommensschwerpunkten im Westen Erlangens sowie im Norden Herzogenaurachs und seinem Umland ermöglicht. Dadurch wird die Radinfrastruktur der stark wachsenden Wohn- und Arbeitsgebiete auf beiden Seiten der A3 stärker miteinander verwoben. Mit einer Realisierung dieser Radwegeverbindung kann eine deutliche Nutzungssteigerung nachhaltiger und klimaschonender Mobilität im Pendlerverkehr erreicht werden. Bislang stellt die fehlende Radverkehrsverbindung zwischen Häusling und Haundorf angesichts der beschriebenen Aufkommensschwerpunkte eine der gravierendsten Lücken im Erlanger Radwegenetz dar.

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

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

Diese Lücke wird durch die in den nächsten Jahren anstehende, notwendige Verbreiterung des „Haundorfer Löchlas“ und den geplanten Bau eines richtlinienkonformen Geh- und Radweges bis zum Ortseingang Häusling (B-Plan 472) teilweise geschlossen und verbessert. Trotzdem kann die Vernetzung nur auf Mikroebene, also insbesondere zwischen Häusling und Haundorf, verbessert werden, da die Anschlusssituation für den Radverkehr innerhalb Häuslings nicht attraktiv und adäquat für ein gesteigertes Radverkehrsaufkommen ausgebaut werden kann.

Die gemäß VEP-Netz angestrebte direkte Verbindung entlang der StUB-Trasse wird zwar als äußerst sinnvoll und attraktiv gesehen, kann jedoch aktuell aufgrund der vorhandenen Personalressourcen sowie einem notwendigen Planfeststellungsverfahren nicht weiterverfolgt werden. Darüber hinaus wird diese Routenführung mit einer erforderlichen zusätzlichen Querung der Autobahn A3 aus rechtlichen Gründen sowie aufgrund des immensen baulichen und kostentechnischen Aufwandes von Seiten der Stadt Herzogenaurach nicht unterstützt. Die Stadt Herzogenaurach begrüßt die Schaffung des Planungsrechts mit dem B-Plan Nr. 472 und spricht sich dafür aus, dass der Lückenschluss auf der Route via „Haundorfer Löchla“ zeitnah erfolgt.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, zu untersuchen, wie eine zielführende und schnellstmöglich umsetzbare Weiterführung der Radwegeverbindung im Sinne des Plannetzes Radverkehr an das Haundorfer Löchla aussehen könnte. Die Radwegverbindung entlang der StUB-Trasse wird anschließend und im Zusammenhang mit den überörtlichen Planungen weiterverfolgt. Dies erfolgt unter Vorbehalt ausreichend freier Personalkapazitäten.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*, Förderung des Radverkehrs
- ja, negativ\*
- nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

#### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

#### Haushaltsmittel

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

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

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

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, unter Vorbehalt vorhandener Personalressourcen zu untersuchen, wie eine zielführende und schnellstmöglich umsetzbare Weiterführung der Radwegeverbindung im Sinne des Plannetzes Radverkehr an das Haundorfer Löchla aussehen könnte.
3. Der Antrag 405/2020 der SPD-Fraktion ist hiermit abschließend bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

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

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, unter Vorbehalt vorhandener Personalressourcen zu untersuchen, wie eine zielführende und schnellstmöglich umsetzbare Weiterführung der Radwegeverbindung im Sinne des Plannetzes Radverkehr an das Haundorfer Löchla aussehen könnte.
3. Der Antrag 405/2020 der SPD-Fraktion ist hiermit abschließend bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 27**

**613/166/2022**

**Grüne Welle für den Radverkehr; Antrag 044/2022 der Klimaliste vom 01.03.2022**

## **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Seitens der Klimaliste Erlangen wird beantragt, eine Grüne Welle für den Radverkehr im Stadtgebiet Erlangen einzuführen.

Eine Koordinierung (Grüne Welle) für den Radverkehr ist an Pendlerstrecken mit viel Radverkehr generell wünschenswert, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten.

In anderen Städten, wie beispielsweise Kopenhagen, gibt es Straßen mit einer funktionierenden Grünen Welle für den Radverkehr. Der Radverkehrsanteil in Kopenhagen liegt im Zentrum der Stadt bei 50% und im gesamten Stadtgebiet bei 35%. In Erlangen liegt der Radverkehrsanteil beim Gesamtverkehr bei 23%, der des MIVs bei 58% (Stand 2015).

Die Grüne Welle funktioniert in Kopenhagen für den Radverkehr bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h entlang vier Streckenzüge. Die durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit der Radfahrenden in Kopenhagen liegt knapp darunter. Die Richtlinie für Lichtsignalanlagen geben eine Progressionsgeschwindigkeit (Geschwindigkeit mit der die LSA im Zuge der Grünen Welle passiert werden kann) des Radverkehrs von 16 – 20 km/h vor. Demnach ist die Grüne Welle in Kopenhagen am oberen Ende der in Deutschland vorgeschlagenen Geschwindigkeit programmiert.

Die Einführung der Grüne Welle in Kopenhagen hat dazu geführt, dass langsame Radfahrende schneller fahren müssen und schnellere Radfahrende ausgebremst werden. Trotz allem hat sich die Reisegeschwindigkeit des Radverkehrs um 10 – 30% erhöht. Die Grüne Welle ist zu ausgewählten Zeiten an Werktagen geschaltet. Vormittags in Fahrtrichtung Zentrum, nachmittags in entgegengesetzte Richtung. Eine Grüne Welle gleichzeitig in beide Richtungen ist meistens (auch beim Kfz-Verkehr) nicht umzusetzen.

Die Maßnahme der Grünen Wellen für den Radverkehr steht allerdings im Konflikt mit den Freigabezeiten der anderen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV und Fußverkehr). Besonders auf Strecken, auf denen viel MIV und Busverkehr vorhanden ist, ist eine gemeinsame Koordinierung des MIVs, eine Beschleunigung des ÖPNVs und eine Koordinierung für den Radverkehr schwer umzusetzen. Aus diesem Grund muss für jeden einzelnen Streckenabschnitt eine genaue Prüfung der Machbarkeit und der Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmenden vorgenommen werden. Bei Neuplanungen bzw. Überarbeitung der aktuellen Signalisierungen wird auf eine optimale (möglichst lange) Freigabezeit für den Radverkehr geachtet. Die Freigabezeiten für den Radverkehr stehen allerdings in einem engen Zusammenhang mit den anderen Verkehrsarten und der jeweiligen Verkehrsstärke.

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

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

Am Beispiel Allee am Röthelheimpark wird deutlich, dass für den Radverkehr aufgrund der Distanz zwischen den einzelnen Knotenpunkten und den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrenden eine Koordinierung schwierig umzusetzen ist. Des Weiteren würde es durch die Einführung einer Grünen Welle entlang dieses Streckenabschnittes höchstwahrscheinlich zu einer Verzögerung im Betriebsablauf des Busverkehrs kommen und zusätzlich dem zu Fuß Gehenden das Queren der Allee am Röthelheimpark erschweren.

Eine Grüne Welle für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet ist aus den oben genannten Gründen nicht möglich. Allerdings kann für einzelne Streckenabschnitte (auf Haupttrouten des Radverkehrs oder Radschnellverbindungen), um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern und die Reisezeit zu verringern, die Einführung einer Grünen Welle geprüft werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Einführen einer allgemeinen Grünen Welle im Stadtgebiet kann aufgrund der in Punkt 1 dargelegten Argumente und dem aktuellen Personalmangel nicht geleistet werden. Allerdings werden bei jeder anstehenden Überarbeitung einer Lichtsignalanlage die Möglichkeiten zur Verbesserung der Abwicklung des Radverkehrs überprüft.

### 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 044/2022 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 044/2022 ist damit bearbeitet.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 28**

**613/173/2022**

**Anträge 200/2021 und 095/2022 des StBR Alterlangen sowie 112/2021 der CSU  
Stadtratsfraktion: Verkehrssituation in Alterlangen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die drei Anträge beziehen sich auf die Themen (1) Tempo 30 und (2) Radwegzustand zwischen Kosbacher Damm und Neumühle sowie (3) Durchgangsverkehr in der Alterlanger Straße. Die Verwaltung beantwortet hier die drei Anträge gebündelt unter dem Themenkomplex Verkehrssituation in Alterlangen.

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

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

Zu (1):

Aktuell ist in der Schallershofer Straße zwischen Kosbacher Damm und Hsnr. 27 streckenbezogen Tempo 30 von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 07:00 bis 17:00 Uhr angeordnet. Wie im Antrag richtig angebracht, kann geprüft werden, ob die Anordnung aus Lärmschutzgründen auch in die Nachtstunden erweitert werden kann. Die Verwaltung wird dies sowie ein mögliches Durchfahrverbot für LKWs überprüfen. Unabhängig davon setzt sich die Stadt Erlangen als Unterstützer der angesprochenen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ auch weiterhin für eine Ausweitung der Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30-Regelungen ein. Darüber hinaus bemüht sich die Stadt Erlangen um eine Teilnahme an einem Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen.

In Bezug auf die Verkehrsbelastung aufgrund des Durchgangsverkehrs verfolgt die Verwaltung das Ziel, die Bündelfunktion der Schallershofer Straße als Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Ein erster Ansatz hierfür bildet das Vorrangnetz aus dem Verkehrsentwicklungsplan, für das ein Beschluss des UVPA vorliegt (613/009/2020). In dem Vorrangnetz wird die Schallershofer Straße als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung eingestuft, die parallel westlich des Kanals führende Straße Am Europakanal als Hauptverkehrsstraße erster Ordnung. Bei Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung handelt es sich um Straßen, die aufgrund ihrer Lage und Verkehrsbedeutung im Netz als notwendige Hauptverkehrsstraßen angesehen werden, aber nicht die gleiche Bündelfunktion wie die Hauptverkehrsstraßen erster Ordnung erhalten sollen. Auf dieser Basis soll eine Verlagerung der Durchgangsverkehre durch die Schallershofer Straße auf die Straße Am Europakanal angestrebt werden. Als erster konkreter Schritt wird eine angepasste wegweisende Beschilderung geprüft, die die Führung über die Straße Am Europakanal für Kfz besser verdeutlicht.

Zu (2):

Der Radweg auf der Westseite der Schallershofer Straße auf Höhe des BSC-Geländes weist auf einer Länge von ca. 110 m eine Breite von 1,50 m auf. Problematisch ist hier aus Sicht der Verwaltung die Freigabe als Zweirichtungsrادweg. Aufgrund der vorhandenen Baumscheiben ist eine Verbreiterung im Bestand ohne baulichen Eingriff nicht möglich. Des Weiteren besteht mit dem Schutzstreifen auf der Ostseite der Schallershofer Straße ein richtlinienkonformes Angebot für Radfahrende in Nordrichtung. Die Verwaltung stimmt zwar zu, dass die Einengung entlang des BSC-Geländes nicht optimal ist, ist aber der Meinung, dass sie kein gravierendes Problem im Radwegenetz darstellt. Aufgrund dieser Einschätzung und der vorhandenen Zeit- und Personalressourcen kann keine zeitnahe Optimierung der Situation in Aussicht gestellt werden.

Die Erneuerung der bestehenden Markierung entlang des Radweges wird von der Verwaltung im laufenden Geschäft, entsprechend der technischen Notwendigkeit und bei freien Kapazitäten erfolgen.

Die Ergebnisse des AGFK-Modellprojektes wurden im Dezember-Ausschuss 2021 des UVPA vorgestellt (613/127/2021) und sind somit der Öffentlichkeit frei zugänglich. Bei der 2. Sitzung des Stadtteilbeirates Alterlangen am 05. Juli 2022 wurden die Ergebnisse wiederholt vorgestellt. Zentrale Ergebnisse sind, dass es keine starke Veränderung der Anzahl an Verkehrsteilnehmer\*innen (KFZ/Rad) gab. Wenige Radfahrer\*innen sind auf den Schutzstreifen gewechselt. Am Kleinsten von allen teilnehmenden Projektkommunen, aber doch spürbar, war der Effekt in der Schallershofer Straße. Viele Radfahrer\*innen haben die Maßnahme erkannt, aber nicht immer akzeptiert und den Schutzstreifen genutzt. In der Schallershofer Straße wird der Schutzstreifen noch stark von KFZs befahren. Die objektive Sicherheit ist mit dem Schutzstreifen etwas gestiegen. Die Geschwindigkeit war langsamer, aber der Überholabstand geringer. Die subjektive Sicherheit der Radfahrer\*innen wurde im Vergleich zu anderen Strecken am Geringsten bewertet und ist auch etwas gesunken. In der Möhrendorfer Straße liegen ähnliche, oft geringere, Effekte vor. Die Regelkenntnis der KFZ-Fahrer\*innen wurde dort erhöht.

Der Versuch wird als nicht erfolgreich, aber lehrreich, angesehen. Es stellt sich die Frage, wieso es im konkreten Fall nicht erfolgreich war. Möglicherweise liegt es an zu geringen Sicherheitsabständen der Autofahrer\*innen beim Überholen der Radfahrer\*innen. Dies bedeutet, dass Straßenbreiten steigen müssten, was in der Praxis allerdings nicht umsetzbar ist und zu Interessenskonflikten führt. Daher wird die Situation bis auf weiteres erstmal so belassen wie sie ist. Weitere Informationen sind auf der Website der AGFK Bayern für alle abrufbar <https://agfk-bayern.de/agfk-bayern-zieht-bilanz-zu-den-modellprojekten-fuer-den-radverkehr-in-bayern/>

Zu (3):

In der Alterlanger Straße soll es zwischen Dechsendorfer Damm und Pumpenstation (hier: Geh-/Radweg mit Zusatz Landwirtschaftlicher Verkehr frei) zu regelwidrigem Durchgangsverkehr kommen. Die Stadtverwaltung wird dahingehend Zählungen durchführen und im Anschluss Notwendigkeit und Art möglicher Maßnahmen eruieren sowie den Stadtteilbeirat darüber informieren.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wie in den einzelnen Punkten dargestellt, prüft die Verwaltung im Rahmen der beschlossenen Konzepte (z.B. Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030, Lärmaktionsplan) sowie freier Kapazitäten, wie die Verkehrssituation in Alterlangen optimiert werden kann. Die Themen, die den Radverkehr betreffen, werden in der nächsten stattfindenden AG Rad eingebracht.

### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja\*
- nein\*

\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 13 gegen 0

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

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 8 gegen 0

**TOP 29**

**613/186/2022**

## **Neukonzeption der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Radwegweisung dient vorrangig der Orientierung und verbesserten Wegfindung, da auch bereits ortskundige Verkehrsteilnehmende nicht immer alle Wege kennen, insbesondere außerhalb ihres unmittelbaren Umfeldes. Vor allem Pendelnde, die nur selten das Rad nutzen oder neu darauf umsteigen, werden so auf sichere und einfach befahrbare Verbindungen abseits der ihnen bereits bekannten Kfz-Routen hingewiesen. Auch für Verkehrsteilnehmende, die weiterhin ein Kfz nutzen, ist Radwegweisung im Straßenraum ein Hinweis auf Alternativen und hat einen Werbeeffect für den Umweltverbund.

Ein gut ausgewiesenes Radwegenetz bietet zudem auch einen Mehrwert für den Freizeitverkehr und das Tourismus-Marketing. Auch die Neukonzeption von touristischen Routen wird durch ein dichtes Wegweisungsnetz vereinfacht und kann darauf aufgebaut werden.

Bereits 2015 bei der Zertifizierung als „fahrradfreundliche Kommune“ durch die AGFK Bayern wurde die nicht dem heutigen Standard entsprechende Wegweisung negativ bewertet und eine Verbesserung zugesagt. In der Zwischenzeit wurden zwar die Wegweisung auf einzelnen Pendler Routen erneuert und das Schilderdesign auf zwei Routen weitgehend an den FGSV-Standard angepasst, ein durchgehend ausgewiesenes Netz, wie im FGSV-Merkblatt vorgesehen, wurde jedoch bisher auch aus Personalkapazitätsgründen nicht geplant und umgesetzt. Nach sieben Jahren steht im Oktober 2022 die regelmäßige Rezertifizierung durch die AGFK an, bei der auch die Evaluation der Beseitigung der bei der Erstzertifizierung festgestellten Defizite auf dem Plan steht. Für eine bestmögliche Bewertung bei der anstehenden Rezertifizierung als „fahrradfreundliche Kommune“ sollte zumindest eine interne Planung zur Verbesserung der Situation vorgewiesen werden.

Die in Erlangen bestehende, größtenteils veraltete und nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radwegweisung soll deshalb entfernt und durch ein durchgängiges und mit den Radwegenetzen der umliegenden Kommunen verknüpftes Wegweisungsnetz ersetzt werden, das den Vorgaben des FGSV-„Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ und des „Radverkehrshandbuchs Radland Bayern“ des StMI entspricht.

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

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

Basierend auf dem bereits von der Verwaltung entwickelten Wegweisungsnetz (Anlage 1), das seinerseits auf den bereits ausgewiesenen Pendler Routen sowie dem Zielnetz des VEP beruht, soll ein digitales Schilderkataster entwickelt werden. Dieses kann sowohl als Grundlage für die Ausschreibung und Aufstellung der Wegweiser dienen als auch für weitere Zwecke verwendet werden – etwa zur Vereinfachung der Instandhaltung bzw. Reparatur oder zur Darstellung im Fahrradstadtplan. Im Zuge der Zielspinnen-Erarbeitung für die Festlegung der jeweiligen Wegweiserinhalte sollen die bestehenden Pendler Routen zudem aktualisiert und optimiert werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Erarbeitung der Zielspinnen und des Wegweisungskatasters sollen an ein externes Büro vergeben werden, da die nötigen Befahrungen und Konzeptionen sehr arbeitsintensiv sind. Hierfür werden auf Basis der Vergaben anderer Kommunen Kosten von etwa 55.000 € (ca. 330 € pro km Wegweisungsnetz) veranschlagt. Ergebnis der externen Arbeit soll ein genauer und expliziter Ausführungsplan mit plan- und bildhafter Standortdarstellung sowie eine detaillierte Schilderzusammenstellung mit Materialliste sein. Die Kosten fallen nach Abschluss der Arbeiten im Jahr 2023 an.

Das Thema wird in der nächsten stattfindenden AG Rad eingebracht. Der UVPA wird nach Abschluss der Planungen und Vorliegen der Kostenschätzung für die Umsetzung erneut beteiligt.

### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*, Förderung des Radverkehrs*
- 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:	55.000 €	bei IPNr.: 547.870
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt die Neukonzeption der Radwegweisung an ein geeignetes Planungsbüro zu vergeben.
2. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt nachzumelden.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

3. Die Verwaltung wird beauftragt die Neukonzeption der Radwegweisung an ein geeignetes Planungsbüro zu vergeben.
4. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt nachzumelden.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen  
mit 8 gegen 1

**TOP 30**

**613/187/2022**

**Planung der Radverkehrsverbindungen parallel zur StUB-Trasse im Wiesengrund**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Anpassung der Radverkehrsverbindungen im Wiesengrund soll die Attraktivität des Radverkehrs weiter steigern, die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Wege erhöhen, die Verkehrssicherheit verbessern und vor allem die direkte Verbindung vom Stadtwesten über die Regnitzstadt und den Bahnhof in Richtung Arcaden sowie den Stadtosten ermöglichen. Dies

würde zum einen eine enorme Verbesserung für den gesamtstädtischen Radverkehr bedeuten und zum anderen eine direkte Radwegeverbindung über eine neue Brücke zwischen Wöhrmühle und Regnitzstadt schaffen.

Diese neue Verbindung bietet ein sehr hohes Potential. Bereits jetzt weist die Wöhrmühle die höchsten Nutzerzahlen im Radverkehr auf. Eine weitere und direkt geführte Verbindungsmöglichkeit in diesem Bereich wird zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs führen und gleichzeitig die stark beanspruchte Gerberei entlasten. Zudem wird die schnelle Verbindung an den Bahnhof sowie den Arcadenvorplatz als zentrale B+R-Umsteigepunkte zu einer weiteren Förderung des Umweltverbundes beitragen. Die hier geplanten Radverkehrsverbindungen erfüllen die Ziele und Wirkungen, die mit dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (613/062/2020) sowie dem Plannetz Radverkehr 2030 (613/200/2018) und dem Zukunftsplan Fahrradstadt (OBM/002/2021) beschlossen wurden.

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

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

Die Verwaltung hat auf Grundlage der vorliegenden StUB-Planungen konzeptionelle Überlegungen angestellt, die erste, grobe Planungsentwürfe enthalten. Hier bereits der Hinweis, dass eine Umsetzung der Radwegeplanungen nur im Zusammenspiel mit der StUB möglich und zielführend sind. In Anlage 1 ist das Konzept der neuen Verbindungstrassen dargestellt. Die Anbindung zwischen Wöhrmühle und der Unterführung der StUB und des Radweges unter der BAB 73 ist das Herzstück des Konzeptes. Erst diese Verbindung unterstützt die Sinnhaftigkeit der Veränderung und führt zum Ziel der Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung des Radverkehrs. Da die Radwegeverbindung zwischen Wiesengrund und Regnitzstadt zur optimalen Führung auf der Südseite der StUB vorgesehen ist, ist die neue Brücke über den östlichen Regnitzarm zwingend erforderlich, um eine attraktive, sinnvolle und direkte sowie intuitive Radverkehrsverbindung anbieten zu können. Ohne die neue Brücke besitzt die Verbindung nur einen sehr geringen Mehrwert, da der Radverkehr ersten konzeptionellen Einschätzungen zufolge umständlich geführt werden müsste.

Im weiteren Planungskonzept ist, wie geplant, der Radweg unterhalb der Wöhrmühlbrücke der StUB enthalten. Durch diese neue Möglichkeit lässt sich die ungünstige Kreuzungssituation westlich des Wöhrmühlstegs, wo Wiesenweg, An den Seelöchern und Siedlerweg aufeinandertreffen, auflösen. Der Anschluss Wiesenweg verschiebt sich etwas nach Westen. Der Weg An den Seelöchern wird leicht östlich der Zufahrt zum Sportgelände der DJK Erlangen e.V. angebunden. Der Siedlerweg wird derart angebunden, dass möglichst wenig Fläche versiegelt wird. Die dann nicht mehr benötigten Wegabschnitte der drei Verbindungen können aufgelassen und entsiegelt werden.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung empfiehlt, dass die neuen Radverkehrsachsen im Sinne der Konzentrationswirkung in ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren mit der StUB nach §78 VwVfG integriert werden. Dies begründet sich mit drei Punkten: Erstens sind die neuen Verbindungen nur bei Realisierung der StUB-Trasse möglich. Zweitens hängt die technische Umsetzbarkeit von den Planungen der StUB-Trasse ab. Drittens können die beiden Vorhaben dadurch sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung optimal aufeinander abgestimmt und Synergien perfekt miteinander kombiniert werden. Fehlplanungen und Abstimmungsprobleme werden dadurch minimiert.

Die Kosten für die Radwegführung sind hierbei von der Stadt Erlangen zu übernehmen. Die Bezuschussung durch adäquate Fördermittel wird angestrebt und eruiert. Die Verwaltung wird als Bauherr bei der Planung der Verkehrsanlagen fungieren. Nach Beauftragung durch den Stadtrat würde die Stadtverwaltung mit dem ZV StUB klären, wie unter Berücksichtigung der vorhandenen Personalressourcen die Planung möglichst effektiv durchgeführt und auf die Trassenführung der StUB abgestimmt werden kann, um StUB und Radweg in einem gemeinsamen Planfeststellungsverfahren baurechtlich genehmigen und anschließend baulich umsetzen zu können.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*, Förderung des Radverkehrs
- 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:	50.000,- €	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### **Haushaltsmittel**

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

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

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

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für die dargestellten Radverkehrsverbindungen erstellen zu lassen.
- 2) Die Planungen sollen möglichst in ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren mit der StUB integriert werden.
- 3) Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt nachzumelden.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

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

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt, Planungen für die dargestellten Radverkehrsverbindungen erstellen zu lassen.
- 2) Die Planungen sollen möglichst in ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren mit der StUB integriert werden.
- 3) Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2023 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt nachzumelden.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 31**

**613/188/2022**

**Antrag Nr. 128/2022 der ÖDP, Freien Wähler, Klimaliste, Erlanger Linke:  
Gefährliches Parken von E-Scootern**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In Erlangen sind derzeit vier E-Scooter-Verleihsysteme aktiv. Die aktiven Anbieter sind Voi, Tier, Bolt und Link (Superpedestrian). Zwei weitere Anbieter haben den Betrieb in Erlangen wiedereingestellt (Lime & Bird).

Am 15. Juni 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft getreten. Seitdem sind E-Scooter (elektrische Tretroller) im deutschen Straßenverkehr erlaubt. Die eKFV sieht jedoch keine Regulierungsmöglichkeiten für Städte und Kommunen im Umgang mit E-Scooter-Sharing-Anbietern vor. Ob das Abstellen und Vermieten von E-Scootern im Free-Floating-System als nicht-genehmigungspflichtiger Gemeingebrauch oder genehmigungspflichtige Sondernutzung auf öffentlichem Grund eingestuft wird ist nicht abschließend geregelt, sodass keine Rechtssicherheit herrscht.

Die eKFV definiert Elektrokleinstfahrzeuge als Kraftfahrzeuge (§1 Abs. 1 eKFV). Für den Betrieb ist eine Allgemeine Betriebserlaubnis sowie eine gültige Versicherungsplakette verpflichtend (§ 2 eKFV).

Ein Gerichtsurteil aus Münster (Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20.11.2020), stuft das E-Scooter-Sharing als Sondernutzung ein. Die Einschätzung des Gerichts lautet, dass die abgestellten Fahrzeuge überwiegend verkehrsfremde Zwecke darstellen und sich deshalb nach Straßen- und Wegerecht eine Sondernutzung definiert. Die Begründung stützt sich auf dem Zweck des Abschließens eines Mietvertrags und nicht primär dem Parken.

Im Widerspruch steht eine Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.06.1982. Demnach ist das Abstellen von zugelassenen, betriebsbereiten Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum durch einen Sharing-Anbieter als zulässiges Parken und damit nicht als Sondernutzung anzusehen.

Die Rechtsfrage ist somit nicht abschließend geklärt (vgl. 613/178/2022).

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

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

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten hat die Stadt Erlangen mit den Anbietern von Verleihsystemen einen freiwilligen Kooperationsvertrag geschlossen (vgl. 613/294/2019), mit dem Ziel für eine sichere und stadtverträgliche Nutzung zu sorgen. Es sind unter anderem Bestimmungen zum Betrieb und Parken, zur Anzahl der Fahrzeuge sowie zur Kooperation festgehalten.

Zur Förderung des geordneten Abstellens werden im Stadtgebiet verschiedene Parkzonen geschaffen (z.B. an Mobilpunkten), die durch finanzielle Anreize anbieterseitig unterstützt werden. Die Auswertung der Nutzendendaten zeigt, dass diese Incentivierung erfolgreich angenommen wird. Des Weiteren zeigt die Analyse der Daten, dass die E-Scooter unverändert gut im Erlanger Stadtgebiet angenommen werden (vgl. 613/007/2020). Der Kooperationsvertrag steht allen Interessierten online unter [www.erlangen.de/e-scooter](http://www.erlangen.de/e-scooter) frei zur Verfügung.

Die Stadt Nürnberg plant das E-Scooter-Sharing als Sondernutzung auszuweisen. Damit einhergehend sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, wie beispielsweise die Anzahl der zulässigen Fahrzeuge zu regulieren.

Diese und weitere Aspekte sind in Erlangen bereits durch den Kooperationsvertrag definiert. Es wurde bspw. eine Maximalanzahl an zulässigen Fahrzeugen festgelegt, die sich auf die aktiven Anbieter aufteilt. Auch sind klare Regeln zum Abstellen sowie Verbotszonen definiert.

Im Falle von aufkommenden Beschwerden ist im Kooperationsvertrag festgehalten, dass bei behindernd abgestellten Fahrzeugen der Anbieter sechs Stunden Zeit hat, die Fahrzeuge zu entfernen, bei gefährdenden Situationen unverzüglich. Die der Verwaltung vorliegenden Kenntnisse bestätigen weitestgehend die Einhaltung dieser Vorgaben. Die Anzahl der bei der Verwaltung eingehenden Beschwerden hat seit Einführung des E-Scooter-Sharings in Erlangen immer weiter abgenommen.

Auch die Erlanger Polizei vermeldet keine Auffälligkeiten in Zusammenhang mit E-Scootern. Seit 01.01.2021 wurden 37 Fahrurfälle aufgenommen, mit parkenden E-Scootern wurden keine Unfälle registriert (Stand Juni 2022).

Die Zusammenarbeit mit den Anbietern während der Erlanger Bergkirchweih lief erfolgreich. Die von der Verwaltung geforderten Abstellverbotszonen in der Innenstadt und am Burgberg wurde seitens der Anbieter problemlos umgesetzt.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aus den oben genannten Gründen sieht die Verwaltung derzeit keinen Handlungsbedarf auf dem Erlanger Stadtgebiet. Zudem führt eine Änderung des Systems zu erheblichem personellen Aufwand in der Verwaltung. Für die bereits bestehende Begleitung des E-Scooter-Sharings (z.B. den Kooperationsvertrag) wurde der Verwaltung kein Personal zur Verfügung gestellt.

Die Stadtverwaltung verfolgt die Entwicklungen in der Stadt Nürnberg, um die Situation anschließend neu zu bewerten.

### 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:

Herr Stadtrat Pöhlmann und Herr Stadtrat Dr. Richter stellt folgenden Antrag:

„Die Verwaltung berichtet im Laufe des Jahres 2023 im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss über die Erfahrungen der Stadt Nürnberg.“

Ferner bittet Herr Stadtrat Dr. Richter die Verwaltung zu prüfen, ob die Reaktionszeit bei defekten oder falsch abgestellten E-Scootern (derzeit 6 Stunden), verkürzt werden kann und ob es möglich ist, dass die Stadt Erlangen Sanktionsmöglichkeiten gegenüber den Betreibern hat, falls die Reaktionszeit überschritten wird.

Die Verwaltung informiert, dass es keine rechtliche Grundlage für Sanktions-möglichkeiten gibt. Sie sagt eine Überprüfung der Reaktionszeit zu und wird wieder berichten.

### Ergebnis/Beschluss:

Die Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 182/2022 der ÖDP, Freien Wähler, Klimaliste, Erlanger Linke sind hiermit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Pöhlmann und Herr Stadtrat Dr. Richter stellt folgenden Antrag:

„Die Verwaltung berichtet im Laufe des Jahres 2023 im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss über die Erfahrungen der Stadt Nürnberg mit E-Scootern.“

Ferner bittet Herr Stadtrat Dr. Richter die Verwaltung zu prüfen, ob die Reaktionszeit bei defekten oder falsch abgestellten E-Scootern (derzeit 6 Stunden), verkürzt werden kann und ob es möglich ist, dass die Stadt Erlangen Sanktionsmöglichkeiten gegenüber den Betreibern hat, falls die Reaktionszeit überschritten wird.

Die Verwaltung informiert, dass es keine rechtliche Grundlage für Sanktions-möglichkeiten gibt. Sie sagt eine Überprüfung der Reaktionszeit zu und wird wieder berichten.

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 182/2022 der ÖDP, Freien Wähler, Klimaliste, Erlanger Linke sind hiermit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 32**

**613/189/2022**

**Bürgerantrag "Unterstützung bei der Einführung eines 365€-Tickets für Studierende"**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 31.05.2022 wurde bei der Stadt Erlangen der Bürgerantrag „Unterstützung bei der Einführung eines 365€-Tickets für Studierende“ eingereicht, siehe Anlage 1.

Der Stadtrat hat am 30.06.2022 die Zulässigkeit des Bürgerantrags erklärt, siehe Beschluss Nr. 30/044/2022 in Anlage 2. Gemäß Art. 18b Abs. 5 der Gemeindeordnung muss nach Feststellung der Zulässigkeit eine Behandlung des Bürgerantrags innerhalb von drei Monaten erfolgen.

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

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

Der Antragstext des Bürgerantrags lautet wie folgt:

„Wir beantragen, dass die Stadt die Einführung eines 182,50€-Semestertickets für alle Studierenden im VGN vergleichbar mit dem 365€-Jahresticket für Schüler\*innen und Auszubildende unterstützt. Wenn der Freistaat 2/3 der Mindereinnahmen des VGNs übernimmt, beteiligt sich die Stadt an dem letzten 1/3 gemäß einem noch festzulegenden Verteilungsschlüssel zwischen den Kommunen im VGN. Die Stadt setzt sich innerhalb der Gremien des VGN für eine solche Einführung und Umsetzung ein und führt Gespräche mit den beteiligten Kommunen. Eine Einführung des 182,50€-Semestertickets zum Wintersemester 2022/23 wird angestrebt.“

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das „365-Euro-Ticket VGN“ gilt aktuell nur für Schüler\*Innen und Auszubildende. Der Freistaat Bayern trägt hierbei zwei Drittel der durch die Einführung des Tickets entstehenden Mindereinnahmen. Das Semesterticket, das aus einem Solidarbeitrag und einer Zusatzkarte besteht, kostet im Vergleich jährlich ca. 200 Euro mehr.

Die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Studierende wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet. Es sind hierbei jedoch folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Die zu erwartenden hohen Mindereinnahmen können von den Kommunen im VGN ohne Förderung durch den Freistaat kaum getragen werden. Eine Kofinanzierung durch den Freistaat ist daher eine wesentliche Voraussetzung.
- Der Freistaat hat die angekündigte Mitfinanzierung der Mindereinnahmen durch die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Studierende im Münchener Verkehrsverbund in Höhe von zwei Dritteln zurückgezogen. Es soll zunächst das 365-Euro-Ticket für Schüler\*innen und Auszubildende evaluiert werden, jedoch erst ab dem Winter 2023 / 2024. Daher ist eine Zusage des Freistaats über eine Mitfinanzierung im VGN bis zu diesem Zeitraum nicht absehbar.
- Gemäß des Einstimmigkeitsprinzips im VGN ist eine Zustimmung aller Aufgabenträger notwendig.
- Berücksichtigung potenzieller Nachfolgeangebote des 9-Euro-Tickets sowie weitere tarifliche Entwicklungen.

Die Stadt Erlangen unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Studierende. Aufgrund der oben genannten Rahmenbedingungen ist eine zeitnahe Einführung jedoch nicht absehbar.

#### 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 Stadt Erlangen unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Studierende.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Stadt Erlangen unterstützt im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Einführung eines 365-Euro-Tickets für Studierende.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 33**

**613/191/2022**

**Antrag 092/2021 des Ortsbeirats Frauenaarach: Optimierung der Schulbussituation  
Linie 281**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Ortsbeirat Frauenaarach / Neuses weist auf eine Überfüllung der Buslinie 281 zur morgendlichen Spitzenstunde hin und bittet um Prüfung, ob in den Wintermonaten zusätzliche Fahrten eingerichtet werden können. Des Weiteren wird um eine Übersicht der Schüler\*innen gebeten, die mit der Linie 281 an weiterführende Schulen fahren.

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

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

Auf bestimmten Fahrten der Linie 281 werden zu morgendlichen Spitzenstundenzeiten Gelenkbusse eingesetzt, die gegenüber Solobussen, die standardmäßig eingesetzt werden, eine höhere Kapazität aufweisen. Der gesamte Busbetrieb wird von der Leitstelle der ESTW überwacht.

Zusätzlich werden die Fahrgastzahlen regelmäßig ausgewertet. Werden im Betrieb zu voll besetzte Fahrzeuge festgestellt, wird dies der Leitstelle gemeldet. Die ESTW haben darüber hinaus bei den betroffenen Fahrten der Linie 281 weitere Betriebsbeobachtungen durchgeführt, es konnten jedoch keine Überfüllungen festgestellt werden.

Regelmäßige Auswertungen werden auch auf das gesamte Stadtgebiet bezogen durchgeführt, siehe Mitteilung zur Kenntnis Nr. 613/136/2021. Bei Bedarf werden Maßnahmen wie z.B. Verstärkerfahrten eingesetzt (siehe zusätzliche Verstärkerfahrten auf der Linie 294).

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die vom Ortsbeirat angeforderte Übersicht der Schüler\*innen, die von Hüttendorf, Kriegenbrunn und Frauenaarach mit der Linie 281 an die weiterführenden Schulen fahren, kann in der gewünschten Form nicht bereitgestellt werden. Für die Anzahl der Schüler\*innen aus den Ortsteilen wurde der Verwaltung eine unterschiedliche, nicht vergleichbare Datengrundlage bereitgestellt (unter anderem nur auf Postleitzahl-Basis). Auch eine detaillierte Auflistung würde jedoch keinen Rückschluss auf die tatsächliche Nutzungsintensität der Linie 281 oder auf das allgemeine Mobilitätsverhalten der Schüler\*innen ermöglichen, da neben dem ÖPNV-Angebot unter anderem auch der Radverkehr oder das Pkw-Mitfahren als Verkehrsmittel genutzt werden. Zielführender sind daher die von den ESTW durchgeführten Betriebsbeobachtungen. Werden insbesondere in den Wintermonaten zu voll besetzte Busfahrzeuge beobachtet, werden die ESTW in Abstimmung mit der Verwaltung geeignete Maßnahmen prüfen, um Kapazitätsprobleme zu vermeiden.

### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag 092/2021 des Ortsbeirats Frauenaarach / Neuses ist abschließend 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 092/2021 des Ortsbeirats Frauenaarach / Neuses ist abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 34**

**613/193/2022**

**Antrag 033/2022 der FDP-Fraktion: Moratorium Parkplatzabbau Innenstadt**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP) wurde beschlossen, den ruhenden Verkehr in der Innenstadt von Erlangen neu zu ordnen und zu strukturieren. Ein Ziel dieser Neuordnung ist es, den Parksuchverkehr in der Innenstadt deutlich zu reduzieren. Zudem sollen öffentliche Stellplätze im Straßenraum der Innenstadt möglichst in Parkierungseinrichtungen an den Rand der Innenstadt mit einer guten ÖPNV-Anbindung (z. B. Großparkplatz mit kostenloser Klinik-Linie) und in vorhandene Parkhäuser in der Innenstadt verlagert werden, um einen Bündelungseffekt zu erzielen.

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

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

Mit Beschluss des Parkraumkonzepts Innenstadt vom 26.07.2022 (Vorlagenr. 613/180/2022) wurden vielfältige Maßnahmen beschlossen, die konkreten Einfluss auf den ruhenden Verkehr in der Innenstadt haben. Eine der Maßnahmen ist z. B. die Einführung von Ladezonen, die sowohl von Gewerbetreibenden als auch Privatpersonen (z. B. Anwohner\*innen) genutzt werden können. Um die Ladezonen flächendeckend einführen zu können, müssen entsprechende Flächen im Straßenraum vorgehalten werden. Hier ist es unvermeidbar, dass öffentliche Stellplätze für die Einrichtung dieser Ladezonen entfallen müssen. Auch das vielerorts praktizierte Gehwegparken führt häufig zur Situation, dass Mindestmaße für Gehwegbreiten teils deutlich unterschritten werden. Laut VEP sollen diese Stellplätze, die den Fußverkehr derart behindern sowie die Barrierefreiheit einschränken, ebenfalls sukzessive abgebaut werden.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Es besteht die Notwendigkeit, die wegfallenden Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Innenstadt so zu kompensieren, dass der Parkdruck in der Innenstadt insgesamt verringert werden kann. Dazu soll der Großparkplatz noch stärker in seiner Funktion als Auffangparkplatz entwickelt werden.

Des Weiteren befindet sich die Verwaltung aktuell in Gesprächen mit privaten Parkhausbetreibern der Innenstadt, wie attraktive Angebote zu einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die vorhandenen Parkhäuser der Innenstadt gelingen kann.

Ein Moratorium, welches fordert, dass bei künftigen Maßnahmen maximal 10 Prozent der Stellplätze unkompensiert unterschritten werden dürfen, widerspricht den bisherigen Beschlüssen und Planungskonzepten, die im Zusammenhang mit dem Klimanotstand verabschiedet worden sind.

**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:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich, wird dieser Tagesordnungspunkt in die UVPA-Sitzung im Oktober vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich, wird dieser Tagesordnungspunkt in die UVPA-Sitzung im Oktober vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 35**

**614/023/2021**

**Temporäre Spielbereiche, Antrag Nr. 178/2021 der Grünen Liste Fraktion**

Rechtslage:

Grundsätzlich sind mehrere Möglichkeiten bzw. Schilderkombinationen vorhanden, um das Spielen auf der Straße zu ermöglichen. Es gibt hier die Spielstraße, den Verkehrsberuhigten Bereich und die Fußgängerzone.

Spielstraße ist eine Straße, die mittels dem Z 250, Verbot für Fahrzeuge aller Art, mit ZZ 1010-10, spielende Kinder, für den gesamten Fahrzeugverkehr gesperrt ist. In der Spielstraße dürfen Kinder auch auf der Straße spielen, während der Fahrverkehr (auch Radfahrer) nicht durchfahren darf.

Im Verkehrsberuhigten Bereich sind Kinderspiele auf der gesamten Straße erlaubt, der Fahrverkehr darf lediglich nicht wesentlich behindert werden. Das bedeutet, dass das Spiel beim Auftauchen eines Fahrzeuges ggf. unterbrochen werden muss. Eine niedrige Fahrzeugfrequenz ist die zwingende Voraussetzung dafür, dass der Verkehrsberuhigte Bereich funktioniert.

In der Fußgängerzone und auf Gehwegen ist Spielen generell erlaubt.

Der Übergang zum Sport ist hier fließend, insbesondere Mannschaftssportarten wie Fußball sind dem Sport zuzuordnen.

Grundsätzlich ist eine temporäre Spielstraße im Sinne des § 31 StVO rechtlich durchaus denkbar. Zwar ist grundsätzlich im Gefüge der StVO hierfür der Verkehrsberuhigte Bereich vorgesehen, welcher allerdings für spielende Kinder nicht den gleichen Schutz wie eine Spielstraße im Sinne des § 31 StVO bietet.

Vorteil für die spielenden Kinder ist, dass hier eine vollständige Aussperrung jeglichen Verkehrs (auch Radfahrer) stattfindet, was auch folgerichtig ist, denn beim Spielen ist es unerheblich, ob für den Radfahrer oder dem Kraftfahrer das Spiel unterbrochen werden muss.

Problematisch könnte sich jedoch erweisen, dass insbesondere kleine Kinder die Straßenbereiche, in denen die Kinder spielen dürfen, nicht von anderen Straßenbereichen unterscheiden können und hierbei die Grenzen von Straße und Gehbereich verwischen können.

Zudem bedarf auch die Spielstraße einer zwingenden straßenverkehrsrechtlichen Erforderlichkeit (vgl. hierzu § 45 Abs. 9 StVO), die nur in den seltensten Fällen vorliegen dürfte.

Die generelle Thematik der tiefgehenden Voraussetzungen und der präzisen örtlichen Voraussetzungen behandelt das im Antrag genannte Gutachten nicht.

Hürden sind deshalb im Bereich der praktischen Umsetzung und der Auswahl der Örtlichkeit zu sehen.

Eine Notwendigkeit im Sinne der StVO besteht nicht darin, einer Kindertagesstätte einen Außenspielplatz bereitzustellen. Die Straßen, die dafür in Frage kommen würden, sind Sackgassen oder abgelegene kleine Straßen in Wohngebieten mit viel kleinen Kindern und mit sehr wenig Fahrzeugverkehr.

Dies bedeutet, dass die Straße nicht zu stark befahren sein darf, damit die Bevölkerung die Regelung auch akzeptiert. Ebenso darf der gesperrte Bereich keine Parkmöglichkeiten besitzen, da die-se zu Behinderungen beim Spiel oder sogar Beschädigungen bei den Kfz führen könnte. Eine Durchsetzung der Spielstraße wird im Innenstadtbereich als beinahe unmöglich angesehen. Es wird davon ausgegangen, dass der Fahrzeugverkehr (Kfz und Radfahrer) nicht von der Durchfahrt abzuhalten ist. Eine ständige Überwachung wäre hierfür notwendig, die faktisch nicht zu leisten ist.

Die [berechtigten Interessen] der Anlieger, dass diese Ihre Grundstücke weitestgehend unbeeinträchtigt erreichen können, stehen dem ebenfalls entgegen. Hier muss auch unterschieden werden, aus welchem Grund der Eingriff in die Anliegerinteressen erfolgt und wie hoch die Intensität des Eingriffes ist. Die Ausweisung einer Spielstraße, wenn auch nur temporär, genügt diesen Anforderungen in der Regel nicht.

Hinzuzufügen ist, dass die Oberfläche der Straße für das Spielen geeignet sein muss. Der Straßenbaulastträger übernimmt dann nicht nur die übliche Verkehrssicherungspflicht für den Kfz-Verkehr, sondern auch eine gesteigerte Verkehrssicherungspflicht, die den Anforderungen der üblichen Spielarten (Kinderspiele, Inlineskater, usw.) genügen muss.

Insbesondere in der Engelstraße kann eine solche temporäre Spielstraße nicht empfohlen werden. In kurzer Entfernung steht ein Verkehrsberuhigter Bereich (Kirchenstraße/ Schiffstraße) zur Verfügung, in dem bereits auf der Straße gespielt werden kann. In der Engelstraße selbst müssten die Parkplätze weggenommen werden, da es sonst nicht zu erwarten ist, dass die Parkplätze regelmäßig frei sein werden. Zudem wäre den parkenden Fahrzeugen die Ausfahrt zu gewähren. Der in dem Bereich angeordnete personenbezogene Behindertenparkplatz müsste zudem innerhalb der Engelstraße versetzt werden.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass temporäre Spielstraße in der Regel dem geltenden Recht aufgrund der Örtlichkeit widersprechen. Nur an ganz wenigen Stellen wird der Ausschluss jeglichen Fahrzeugverkehrs rechtmäßig anzuordnen sein.

Des Weiteren ist die Einrichtung eines Standardverfahrens nicht möglich und nicht sinnvoll, da dies stets eine Einzelfallprüfung bleiben wird. Dazu wird darauf hingewiesen, dass die Akzeptanz in der Bürgerschaft für solche Bereiche als äußerst gering eingeschätzt wird, da bereits Verkehrsberuhigte Bereiche, in denen auch auf der Straße gespielt werden darf, häufig von den Bürgern abgelehnt werden.

## **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.

- bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
sind nicht vorhanden

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 178/2021 der Grünen Liste Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen  
mit 9 gegen 5

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 178/2021 der Grünen Liste Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen  
mit 6 gegen 3

**TOP 36**

**614/031/2022**

**Entschärfung Gefahrensituation Konrad-Zuse-Straße, Antrag 403/2021 des  
Stadtteilbeirates Ost**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Es wurde beantragt, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Konrad-Zuse-Straße im Westen, Carl-Thiersch-Straße im Norden, Paul-Gordan-Straße im Osten sowie dem Parkplatz DM/Ebl/Sparkasse/Aldi im Süden ausgewiesen werden soll.

Voraussetzungen eines Verkehrsberuhigten Bereiches

1. Niveaugleicher Ausbau:

Dieser ist weitestgehend vorhanden. Eine Umsetzung könnte nur in den Bereichen ohne

Gehsteig erfolgen.

2. Gestaltung:

Der Verkehrsberuhigte Bereich soll nur kurze gerade Strecken besitzen, die in regelmäßigen Abständen mit Engstellen durchsetzt sind. Auf den jetzt vorhandenen langen geraden Strecken wird sich sicherlich eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit nicht erreichen lassen. Insofern wären Beschwerden wegen zu hoher Geschwindigkeit zu erwarten.

Die notwendige Umgestaltung kann nur mit Umbaumaßnahmen erreicht werden.

3. Verkehr:

Es soll generell wenig Verkehr durch den verkehrsberuhigten Bereich fließen, damit Kinderspiele, die auf der gesamten Straße erlaubt sind, auch durchgeführt werden können. Dies gilt für den Ziel- und Quellverkehr und in viel größerem Maße für den Durchgangsverkehr. Zudem sollte der zusammenhängende Bereich nicht zu groß sein. Hier ist festzuhalten, dass der Bereich um das Kaufland und den DM/Ebl/Sparkasse/Aldi hier bereits aufgrund der Frequentierung ausscheidet.

In der Konrad-Zuse-Straße und der Paul-Gordan-Straße wäre eine Verkehrszählung notwendig, dazu müssten hier aller Wahrscheinlichkeit nach physische Einfahrtssperren in der Konrad-Zuse-Straße nördlich der Einmündung des Parkplatzes DM/Ebl/Sparkasse/Aldi installiert werden.

4. Widmung:

Der Bereich ist weitestgehend als Eigentümerweg (Anlage Konrad-Zuse-Straße, Widmung, blaue Fläche) gewidmet. D.h. die Baulast (Verkehrssicherheit, Betrieb, Erhaltung, Aus- und Umbau) für diese Straßen und Wege liegt bei den jeweiligen Eigentümern. Teile der Carl-Thiersch-Straße um den Ludwig-Feuerbach-Platz herum sind überhaupt nicht gewidmet (Anlage Konrad-Zuse-Straße, Widmung, weiße Fläche).

5. Eigentum:

Beinahe der gesamte Bereich steht nicht im Eigentum der Stadt Erlangen (Anlage Konrad-Zuse-Straße, städt. Flächen). Ein Umbau kann hier nur durch die Eigentümer und auf Kosten der Eigentümer erfolgen.

Fazit:

Für einen funktionierenden Verkehrsberuhigten Bereich sind infrastrukturelle Maßnahmen notwendig. Darüber hinaus ist eine Verkehrsreduzierung und – ausbremsung notwendig. Dies kann voraussichtlich nur durch Anbringung einer Straßensperre geschehen, um den Verkehr von der Konrad-Zuse-Straße in die Carl-Thiersch-Straße zu verlagern und damit auch zu reduzieren. Dazu sind regelmäßige wechselseitige Einengungen der Fahrbahn notwendig, um die Geschwindigkeit zu dämpfen.

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse wird eine Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereiches zeitnah nicht umzusetzen sein. Die Verwaltung wird aber an den Eigentümer mit dem Wunsch nach einem Verkehrsberuhigten Bereich herantreten. Dies kann aus personellen Gründen nicht zeitnah geschehen.

Ein Haltverbot gegenüber der Konrad-Zuse-Straße 20 wird als sinnvoll erachtet und umgesetzt. Die Planungen hierzu beginnen demnächst.

Am nördlichen Ende der Konrad-Zuse-Straße/ Ecke Carl-Thiersch-Straße ist das gesetzliche Parkverbot nach § 12 Abs. 3 Nr.1 StVO (5m-Bereich) ausreichend, so das weitergehende Anordnungen nicht möglich und nicht notwendig sind.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

#### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

#### Haushaltsmittel

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

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

### **Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Brock stellt folgenden **Änderungsantrag:**

Es soll im angesprochenen Bereich ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Die dafür erforderlichen Voraussetzungen liegen vor, da dort Fußgänger auf der Straße gehen und es keinen Gehweg gibt.

Da der Bereich auch sehr geradlinig ist, wird der Stadtsteilbereit gebeten, dort mit der Kostenübernahme zum Aufstellen von Blumenkübeln zusätzlich Abhilfe zu schaffen, dies wäre jedoch keine zwingende Voraussetzung, dass ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann.

### **Abstimmung über Änderungsantrag:**

Beirat: 8 dafür 1 dagegen

Ausschuss: 5 dafür 9 dagegen

### **Abstimmung Beschluss**

Beirat: 6 dafür 3 dagegen

Ausschuss: 13 dafür 1 dagegen

### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Wunsch auf Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches zwischen Konrad-Zuse-Straße im Westen, Carl-Thiersch-Straße im Norden, Paul-Gordan-Straße im Osten sowie Parkplatz DM/Ebl/Sparkasse/Aldi im Süden wird an den Grundstückseigentümer herangetragen.

Der Antrag Nr. 402/2021 des Stadtteilbeirates Ost ist damit abschließend bearbeitet.

### **Abstimmung:**

Mehrfachbeschlüsse

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

### **Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Brock stellt folgenden **Änderungsantrag:**

Es soll im angesprochenen Bereich ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Die dafür erforderlichen Voraussetzungen liegen vor, da dort Fußgänger auf der Straße gehen und es keinen Gehweg gibt.

Da der Bereich auch sehr geradlinig ist, wird der Stadtsteilbereit gebeten, dort mit der Kostenübernahme zum Aufstellen von Blumenkübeln zusätzlich Abhilfe zu schaffen, dies wäre jedoch keine zwingende Voraussetzung, dass ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden kann.

Abstimmung über Änderungsantrag:

Beirat: 8 dafür 1 dagegen

Ausschuss: 5 dafür 9 dagegen

Abstimmung Beschluss

Beirat: 6 dafür 3 dagegen

Ausschuss: 13 dafür 1 dagegen

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Wunsch auf Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches zwischen Konrad-Zuse-Straße im Westen, Carl-Thiersch-Straße im Norden, Paul-Gordan-Straße im Osten sowie Parkplatz DM/Ebl/Sparkasse/Aldi im Süden wird an den Grundstückseigentümer herangetragen. Der Antrag Nr. 402/2021 des Stadtteilbeirates Ost ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

**TOP 37**

**614/039/2022**

**Karl-Zucker-Straße: aktuelle Situation Fahrradverkehr und Lärm, Antrag Nr. 18/2022 des Stadtteilbeirates Süd**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 018/2022 wurde seitens des Stadtteilbeirates Süd beantragt, dass Möglichkeiten der Verkehrsreduzierung für die Karl-Zucker-Straße und die Koldestraße geprüft werden sollen.

Beide Straßen sind als Hauptstraßen 2. Ordnung eingestuft und sind deshalb aus dem vorhandenen Verkehrsnetz nicht wegzudenken. Zudem erschließen sie das Gewerbegebiet östlich der Karl-Zucker-Straße und der Koldestraße. Insofern ist hier eine Reduzierung des Verkehrs nicht möglich.

Als straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kämen ein nächtliches Schwerlastverbot oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung infrage. Für eine solche Maßnahme bedarf es zunächst einer aktuellen Verkehrszählung und danach einer Lärmberechnung. In Abhängigkeit des Ergebnisses wird die Straßenverkehrsbehörde prüfen, ob und welche straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen möglich sind. Hierzu muss angemerkt werden, dass die straßenverkehrsrechtlichen Richtwerte sehr hoch sind (im Wohngebiet 70 db(A) tagsüber und 60 db(A) nachts).

Eine Zählung der Verkehrsstärken wird voraussichtlich im Zeitraum Dezember 2022 bis Februar 2023 stattfinden, die dazugehörigen Berechnungen werden danach stattfinden.

Die Straßenverkehrsbehörde wird nach Abschluss des Verfahrens über das Ergebnis informieren.

Bzgl. der Lärminderung städtischer Fahrzeuge wurde der Sachverhalt von EB 77 geprüft. Im Ergebnis verlassen vor 06:00 Uhr 3 Großkehrmaschinen, 2 Kleinkehrmaschinen und 4 Transporter, ggf. bis zu 3 Absetzkipper je nach Auftragslage den Bauhof und biegen an der Kreuzung Stintzingstraße / Karl-Zucker-Straße und Koldestraße je nach Einsatzgebiet ab. Einsätze der Technischen Rufbereitschaft (außerhalb der normalen Arbeitszeiten) sowie Einsätze des Winterdienstes erfolgen nach Gefahrensituation.

Zur Lärminderung wurden die Mitarbeiter\*innen unterwiesen, in diesem Bereich langsamer zu fahren.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 18/2022 des Stadtteilbeirates Süd ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 18/2022 des Stadtteilbeirates Süd ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

**TOP 38**

**614/040/2022**

**Bericht zur aktuellen Situation der Taxi-Unternehmen in Erlangen, Antrag 059/2022  
der CSU-Fraktion**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufgrund der aktuellen schlechten Situation des Taxigewerbes, insbesondere aufgrund Preissteigerungen im Bereich Treibstoff, fand im März ein Gesprächstermin zwischen der Verwaltung und dem Vorstand der Taxigenossenschaft statt. Herr Weber hat hierzu am 26.07.2022 in der Sitzung des UVPA mündlich berichtet.

Besprochen wurden insbesondere die aktuellen Problemlagen, mit denen das Taxigewerbe derzeit zu kämpfen hat, und die Fortentwicklung des Taxigewerbes hinsichtlich der E-Mobilität.

**E-Mobilität:**

Damit sich für die Taxibetriebe E-Fahrzeuge rentabel betreiben lassen, sind einerseits ausreichend Lademöglichkeiten notwendig und andererseits müssen die Fahrzeuge zu wirtschaftlichen Preisen angeschafft werden können.

Um die Anschaffung der E-Fahrzeuge wirtschaftlicher zu gestalten, wäre eine Einmalförderung von 15.000 € je Fahrzeug (Anmerkung: 92 Taxen derzeit konzessioniert, Gesamtsumme 1,38 Mio. Euro; 15 Mietwagenkonzessionen) denkbar. Dies wurde seitens der Taxigenossenschaft auch für wirtschaftlich erachtet.

Zudem müssten an ausgewählten Taxenstandplätzen Schnellladesäulen installiert werden (z. B. Besiktasplatz, Artilleriestraße, U am Kosbacher Damm). Hierzu wäre ein Ladekonzept zu entwickeln und mit der ESTW zu vereinbaren. Grund hierfür ist, dass die Batteriekapazitäten für einen

mehrständigen Taxenbetrieb noch nicht ausreichen.

Weitere Subventionen wie bspw. eine Deckelung des Strompreises sind nicht möglich.

Als Anlage hierzu ist eine Übersicht über die Fördermaßnahmen anderer Kommunen beigelegt.

**Finanzielle Situation:**

Problematisch ist für die Taxiunternehmer in Erlangen ein genereller Umsatzrückgang sowie eine enorme inflationsbedingte Steigerung der Kosten, insbesondere für Treibstoff.

Alleine durch die Pandemie sind ca. 50% der Umsätze weggefallen. Hier hat die Verwaltung bereits reagiert und entsprechende Tarifierhöhungen in die Taxitarifordnung eingearbeitet. Die zweite Erhöhung im Jahr 2022 wurde ebenfalls bereits durch den Stadtrat beschlossen.

Für Umsatzverluste sorgen ebenfalls Taxen aus dem Landkreis, die in der Stadt Erlangen den ansässigen Taxiunternehmer die Kunden wegnehmen. Dies gilt entsprechend auch für Mietwagenunternehmer.

Die notwendigen Kontrollen können aus personellen Gründen derzeit nicht geleistet werden.

Der nach § 51a PBefG mögliche Mindestpreis für Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr wird seitens der Verwaltung geprüft. Ggf. wird die Verwaltung hier tätig.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

**5. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag 059/2022 der CSU-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag 059/2022 der CSU-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 39**

614/041/2022

**Geschwindigkeitsbegrenzung B4, Antrag Nr. 082/2021 der Klimaliste Erlangen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 82/2021 wurde beantragt, dass die Bundesstraße 4 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften und 70 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften versehen werden soll.

Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist eine staatliche Aufgabe und ist den Kommunen zum Vollzug im übertragenen Wirkungskreis überlassen worden. Regelmäßig sind Verkehrsrechtliche Anordnungen somit dem Geschäft der laufenden Verwaltung zuzuordnen.

Eine Zuständigkeit des Stadtrates und seiner Ausschüsse besteht somit nicht, weswegen hier regelmäßig Beschlüsse über Straßenverkehrsrechtliche Angelegenheiten unzulässig sind.

Wir werden aber die Anregung der Klimaliste Erlangen aufnehmen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung prüfen, sobald hierfür Personalkapazitäten zur Verfügung stehen.

**Allgemeine fachliche Anmerkungen:**

Geschwindigkeitsbeschränkungen können aufgrund der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs oder aufgrund von Lärmschutz erlassen werden.

Abgesehen von verschiedenen Ausnahmetatbeständen (z. B. vor Kindergärten, Zone 30, usw...) dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich nur bei einem signifikanten geschwindigkeitsbedingten Unfallgeschehen bzw. einer signifikanten geschwindigkeitsbedingten Gefahrenlage angeordnet werden (§ 45 Abs. 9 StVO, VwV-StVO zu Z 274).

Außerhalb geschlossener Ortschaften sind zusätzlich unter folgenden Voraussetzungen Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich:

- Stellen, an denen Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen
- Zur Verminderung von Geschwindigkeitsunterschieden an Steigungen oder Gefällstrecken
- Eine besondere Gefährdung von Fußgängern oder Radfahrern im Längsverkehr

Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund des Lärmschutzes sind nach der Lärmschutzrichtlinie Straßenverkehr anzuordnen. Die Grenzwerte beschreiben auf Straßen des überörtlichen Verkehrs regelmäßig die untere Tatbestandsgrenze, da Anliegern dieser Straßen üblicherweise mehr Verkehrslärm zugemutet werden kann (anders bei reinen Wohnstraßen).

Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn

- in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 70 db/A tagsüber und 60 db(A) nachts
- in Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 db/A tagsüber und 62 db(A) nachts
- in Gewerbegebieten 75 db/A tagsüber und 65 db(A) nachts

überschritten werden. Dies sind jedoch Richtwerte, keine Grenzwerte.

Dazu ist die Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße zu gewichten, die in der Regel bei Straßen des überörtlichen Verkehrs einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegensteht.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.  
Der Antrag Nr. 082/2021 der Klimaliste Erlangen ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.  
Der Antrag Nr. 082/2021 der Klimaliste Erlangen ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 40**

**614/042/2022**

**Radwege und Fahrradstraßen im Stadtteil Anger/Bruck, Antrag Nr. 203/2021 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aus rechtlicher Sicht ist ein vollständiges Haltverbot mit Ausnahme für Rettungskräfte nicht korrekt und nicht zielführend. Rettungskräfte besitzen im Einsatz Sonderrechte nach § 35 StVO, was im Einsatzfalle bedeutet, dass das Haltverbot für diese nicht gilt. Andernfalls sind diese „normale“ Verkehrsteilnehmende, die die gleichen Rechte und Pflichten wie alle anderen auch haben. Eine Privilegierung wie beantragt ist deshalb nicht möglich und nicht sinnvoll.

Um der Situation Rechnung zu tragen, wurde dort mittlerweile von der Verwaltung ein Kurzparkbereich (2 Std.) eingerichtet, um Sozialen Diensten und anderen kurzzeitig das Parken zu ermöglichen.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 203/2021 des Stadtteilbeirates Anger/ Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 203/2021 des Stadtteilbeirates Anger/ Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 41**

**614/043/2022**

**Ungesicherte Übergangsstelle an der Kreuzung Liegnitzer Straße und Marienbader Straße, Antrag Nr. 047/2022 der SPD-Fraktion**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Zuge der Fahrbahndeckenerneuerung wurden in der Marienbader Straße die Verkehrshelferübergänge entfernt und deshalb sind die Markierungen nicht mehr vorhanden. Der Verkehrshelferübergang wurde seit Jahren nicht mehr benutzt. Der Verkehrshelferübergang selbst beinhaltet keine Anordnung, womit ohne die Verkehrshelfer eine Schutzfunktion nicht vorhanden ist. Ob durch die bloßen Linien die Aufmerksamkeit gesteigert wird, darf bezweifelt werden.

Fußgängerüberwege sind in der Regel bei der Schulwegsicherung zu vermeiden, da eine Abstimmung zwischen Fußgänger und Autofahrer nötig ist und nicht jeder Autofahrer anhält. Kinder können häufig nur sehr schwer abschätzen, ob der Fahrer wirklich anhalten wird. Fußgängerüberwege vermitteln Kindern deshalb oft ein falsches Gefühl von Sicherheit.

Nachdem die verkehrliche Situation sich als übersichtlich darstellt und nur wenig Verkehr ist, ist von einem Fußgängerüberweg abzusehen.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\**
- nein\**

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Verwaltung sagt eine erneute Überprüfung der Situation zu Beginn des neuen Schuljahres im September 2023 zu. Es wird zu gegebener Zeit wieder im Ausschuss berichtet.

### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

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

### Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Verwaltung sagt eine erneute Überprüfung der Situation zu Beginn des neuen Schuljahres im September 2023 zu. Es wird zu gegebener Zeit wieder im Ausschuss berichtet.

### Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

**TOP 42**

**614/044/2022**

**Aktualisierung der Schulwegepläne in Erlangen und Umsetzung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit, Antrag Nr. 404/2021 der ÖDP-Fraktion**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag Nr. 404/2021 wurde beantragt, dass der Schulwegeplan Tennenlohe aktualisiert werden müsste und entsprechende Maßnahmen zur Schulwegsicherung vorgenommen werden sollen.

Hierzu wurde eine Ortsbegehung am 18.01.2022 vorgenommen.

Einzelne Maßnahmen wurden besprochen und werden sukzessive geprüft und ggf. umgesetzt.

So sollen Markierungen im Bereich Franzosenweg nachgezogen werden. Ein kleiner baulicher Eingriff im Bereich Franzosenweg/ Kiefernweg befindet sich noch in der Prüfung.

Im Schulwegeplan wurden kleinere Änderungen vorgenommen.

Eine generelle Überarbeitung aller Schulwegepläne erscheint aufgrund der relativ geringen Beschwerdelage als nicht notwendig und ist derzeit personell auch nicht leistbar.

Im Übrigen ist die Schulwegsicherheit eine ständige Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei. Generell genießen Beschwerden rund um die Schulwegsicherheit eine sehr hohe Priorität, weshalb diese regelmäßig zeitnah bearbeitet werden.

Solche Vorgänge können gegebenenfalls auch Auswirkungen auf die Schulwegepläne haben.

Diese werden dann zeitnah fortgeschrieben.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

ja, positiv\*

ja, negativ\*

nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

ja\*

nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 404/2021 der ÖDP-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 404/2021 der ÖDP-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 7 gegen 2 Anwesend 0

**TOP 43**

**614/045/2022**

**Weniger Lärm und Abgase, mehr Sicherheit und Nachtruhe in der Röttenbacher Straße, Antrag Nr. 067/2022 des Ortsbeirates Dechsendorf**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Straße zwischen Röttenbach und Dechsendorf ist eine Staatsstraße (St. 2259) und ist dem überörtlichen Verkehr gewidmet. Ausweislich Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 Bay. Straßen- und Wegegesetz bilden sie zusammen mit dem Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen dem Durchgangsverkehr. Insofern ist eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs aufgrund der Straßenfunktion nicht zulässig.

Der dreistreifige Ausbau der A3 dürfte auf die Röttenbacher Straße entweder keine oder eher entlastende Wirkung haben. Eine gut ausgebaute Autobahn macht regelmäßig Ausweichstrecken unattraktiver und bündelt den Verkehr auf der Autobahn.

Den Wunsch nach verstärkten Kontrollen der Geschwindigkeit und des Fahrverbotes an Sonn- und Feiertagen haben wir an die Polizei herangetragen.

Die Verwaltung hat keinerlei Möglichkeit auf die Betreiber des Norma-Lagers Einfluss zu nehmen.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**. 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 Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 067/2022 des Ortsbeirates Dechsendorf ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 067/2022 des Ortsbeirates Dechsendorf ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 44**

**614/047/2022**

**Gefahrenstelle Schallershofer Straße / Neumühle, Antrag Nr. 094/2022 des Stadtteilbeirates Alterlangen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Seitens des Stadtteilbeirates Alterlangen wurde beantragt, dass die Kreuzung Neumühle/ Schallershofer Straße überprüft wird. Grund hierfür ist, dass die Kfz, die von der Neumühle rechts in die Schallershofer Straße abbiegen, sich durch das Umschalten der Radfahrrampe auf Grün „mitziehen“ lassen.

Die rechtsabbiegenden Kfz müssen generell als Abbiegende den Vorrang der Fußgänger und Radfahrer beachten. Insofern ist dies daher als nicht so kritisch anzusehen.

Dementsprechend gibt es in der polizeilichen Unfallaufnahme für die genannte Fahrbeziehung keinerlei Unfälle.

Die Verwaltung wird die Kreuzung weiterhin im Blick behalten.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

ja, positiv\*

ja, negativ\*

nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

ja\*

nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 094/2022 des Stadtteilbeirates Alterlangen ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 094/2022 des Stadtteilbeirates Alterlangen ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0

**TOP 45**

**614/048/2022**

**Tempo 30 Max-und-Justine-Elsner-Schule, Antrag Nr. 110/2022 des  
Stadtteilbeirates Anger/Bruck**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag Nr. 110/2022 hat der Stadtteilbeirat Anger/Bruck beantragt, dass in der Felix-Klein-Straße nach der Überquerung der A73 Richtung Brucker Ortskern die zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu beschränkt werden solle.

Hierzu gibt es derzeit keine Rechtsgrundlage. Zwar ermöglicht § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO im unmittelbaren Bereich von Schulen (und anderen Einrichtungen) die vereinfachte Anordnung von 30 km/h, jedoch ist die Felix-Klein-Straße nicht dem unmittelbaren Bereich der Schule zuzuordnen. Ein Gefahrenlage, die auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts mit sich bringt, ist nicht erkennbar.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

ja, positiv\*

ja, negativ\*

nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

ja\*

nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 110/2022 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 110/2022 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

### Abstimmung:

mehrheitlich angenommen  
mit 8 gegen 1

**TOP 46**

**610.1/006/2022**

**Zwischenbericht des Amtes für Stadtplanung und Mobilität  
Budget und Arbeitsprogramm 2022 - Stand 31.07.2022**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Einhaltung des Budgetrahmens  
Abarbeitung des Arbeitsprogrammes

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

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

Maßnahmen einleiten, Wege finden, um mit den bewilligten Budgetmitteln auszukommen bzw. das Arbeitsprogramm im vollen Umfang abzuarbeiten.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

siehe Anlage „Budget und Arbeitsprogramm – Stand 31.07.2022 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität“

**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 - entfällt -**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Wunderlich schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und im HFPA am 21.09.2022 als Beschluss.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Wunderlich schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und im HFPA am 21.09.2022 als Beschluss.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

## TOP 47

### Anfragen

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

##### **Protokollvermerk:**

##### Frau Stadträtin Wunderlich stellt folgende Anfragen:

1. Frauenausrach A3 Unterquerung Komplettsperre ist nicht entsprechend für alle Verkehrsteilnehmer kommuniziert. Zu weitläufige Umleitung für Anwohner\*innen aus Kriegenbrunn. Es wird die bitte gestellt, eine nicht so weitläufige Umleitung auszuweisen.
2. Aufgrund der Baumaßnahme Paul-Gossen-Straße wurde eine Sperrung der Ausfahrt Bruck auf der A73 erforderlich. Diese Sperrung ist jedoch zu spät/zu knapp ausgeschildert und es kam daher schon zu gefährlichen „panischen“ Reaktionen der Verkehrsteilnehmer an dieser Stelle. Dies stellt eine Gefahrensituation dar. Es wird gebeten, die Autobahndirektion um eine Rückversetzung/früheren Hinweis auf Sperrung der Ausfahrt Bruck vorzunehmen.

Beide Punkte betreffen die Autobahndirektion Nürnberg. Die Verwaltung sagt eine Weiterleitung der dargestellten Punkte zu.

##### Frau Dr. Marenbach stellt folgende Anfrage:

Bezugnehmend auf die aufgestellten Leucht-Werbetafeln im Stadtgebiet, soll überprüft werden, ob es möglich ist bei künftigen Verträgen zwischen der Stadt und dem Werbetafelbetreiber, eine zeitlich begrenzte Leuchtdauer als Vertragsbestandteil mit aufzunehmen.

Die Verwaltung sagt eine Überprüfung zu und wird wieder informieren.

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

##### **Protokollvermerk:**

##### Frau Stadträtin Wunderlich stellt folgende Anfragen:

3. Frauenausrach A3 Unterquerung Komplettsperre ist nicht entsprechend für alle Verkehrsteilnehmer kommuniziert. Zu weitläufige Umleitung für Anwohner\*innen aus Kriegenbrunn. Es wird die bitte gestellt, eine nicht so weitläufige Umleitung auszuweisen.
4. Aufgrund der Baumaßnahme Paul-Gossen-Straße wurde eine Sperrung der Ausfahrt Bruck auf der A73 erforderlich. Diese Sperrung ist jedoch zu spät/zu knapp ausgeschildert und es kam daher schon zu gefährlichen „panischen“ Reaktionen der Verkehrsteilnehmer

an dieser Stelle. Dies stellt eine Gefahrensituation dar. Es wird gebeten, die Autobahndirektion um eine Rückversetzung/früheren Hinweis auf Sperrung der Ausfahrt Bruck vorzunehmen.

Beide Punkte betreffen die Autobahndirektion Nürnberg. Die Verwaltung sagt eine Weiterleitung der dargestellten Punkte zu.

Frau Dr. Marenbach stellt folgende Anfrage:

Bezugnehmend auf die aufgestellten Leucht-Werbetafeln im Stadtgebiet, soll überprüft werden, ob es möglich ist bei künftigen Verträgen zwischen der Stadt und dem Werbetafelbetreiber, eine zeitlich begrenzte Leuchtdauer als Vertragsbestandteil mit aufzunehmen.

Die Verwaltung sagt eine Überprüfung zu und wird wieder informieren.

## **Sitzungsende**

am 20.09.2022, 21:50 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....  
Oberbürgermeister  
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....  
Gebhardt

### **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:**

**Für die AfD:**