

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

(UVPA/009/2022)

über die 9. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 18.10.2022, 16:00 - 18:20 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:
- 7. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 8. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
- 9. Mitteilungen zur Kenntnis
- 9.1. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/153/2022
- 9.2. Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) 611/125/2022
- Ergänzendes Beteiligungsverfahren zum Entwurf vom 02.08.2022
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen
- 9.3. Eröffnung Hol- und Bringzone Grundschule Tennenlohe 613/198/2022
- 9.4. Verkehrsberuhigte Bereiche in Dechsendorf, Ergebnisse der 614/052/2022
Bürgerbefragung
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- | | | |
|-----|--|----------------|
| 10. | Aufstellung von digitalen Werbeanlagen in Erlangen;
Fraktionsantrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste, Nr. 160/2022 vom
20.09.2022 | 23/047/2022 |
| 11. | Solarstrom auf jedem Dach;
Fraktionsantrag 139/2022 der Grüne Liste-Fraktion
gegen 18 Uhr | III/029/2022 |
| 12. | Anpassung der Förderrichtlinie Lastenräder und Fahrradanhänger
2022 für Menschen mit Erlangen Pass | VI/154/2022 |
| 13. | Sozialer Zusammenhalt Erlangen-Südost, Grundsatzbeschluss zur
Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Anlage und des Umfeldes als
Quartiersmitte | 610.3/049/2022 |
| 14. | Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung im Bereich Baugebiet
413 | 611/127/2022 |
| 15. | Antrag 202/2021 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck: Radwege und
Fahrradstraßen im Stadtteil Anger/Bruck | 613/172/2022 |
| 16. | Antrag 129/2022 der Grünen Liste-Fraktion: Bericht Barrierefreier
Ausbau von Haltestellen | 613/192/2022 |
| 17. | Antrag 033/2022 der FDP-Fraktion: Moratorium Parkplatzabbau
Innenstadt | 613/193/2022 |
| 18. | Umwidmung der Bundesstraße B4 in Erlangen zur Kreisstraße -
Prüfauftrag | 613/195/2022 |
| 19. | Verkehrskonzept Erlangen Süd - Vorstellung von
Zwischenergebnissen
gegen 17 Uhr Präsentation durch den Gutachter | 613/194/2022 |
| 20. | Erlangen als nationale Modellregion für Wasserstoff- und
Klimatechnologie
Antrag 219/2021 der CSU-Stadtratsfraktion | 31/152/2022 |
| 21. | Anfragen | |

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 7

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

Keine

TOP 8

Anfragen Werkausschuss EB77

Keine

TOP

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

TOP 9

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Protokollvermerk:

1. Die Verwaltung informiert, dass die Stadt Erlangen bisher nicht in die Erweiterung des Einzelhandelszentrum Hessdorf mit einbezogen ist. Die Verwaltung wird im Fall einer Anhörung der Erweiterung des Einzelhandelszentrums nicht zustimmen.
2. Die Verwaltung informiert, dass die Haushaltsanmeldung für das Thema Neukonzeption von Wegweisenden Beschilderungen für den Radverkehr derzeit nicht in den Haushaltsresten vorhanden ist.
3. Frau Bock informiert, dass die Nachmeldung zum Haushalt im Hinblick auf die Erhöhung um eine Millionen Euro des CO² Minderungsprogramm nicht in den Haushalt aufgenommen wurde.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

1. Die Verwaltung informiert, dass die Stadt Erlangen bisher nicht in die Erweiterung des Einzelhandelszentrum Hessdorf mit einbezogen ist. Die Verwaltung wird im Fall einer Anhörung der Erweiterung des Einzelhandelszentrums nicht zustimmen.
2. Die Verwaltung informiert, dass die Haushaltsanmeldung für das Thema Neukonzeption von Wegweisenden Beschilderungen für den Radverkehr derzeit nicht in den Haushaltsresten vorhanden ist.
3. Frau Bock informiert, dass die Nachmeldung zum Haushalt im Hinblick auf die Erhöhung um eine Millionen Euro des CO² Minderungsprogramm nicht in den Haushalt aufgenommen wurde.

TOP 9.1

VI/153/2022

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

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

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.2

611/125/2022

**Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) -
Ergänzendes Beteiligungsverfahren zum Entwurf vom 02.08.2022
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen**

a) Verfahren

Nach Durchführung des ersten Beteiligungsverfahrens zur Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (siehe Vorlage 611/102/2022) wurde der Entwurf auf Grundlage der eingegangenen Anregungen und Hinweise überarbeitet. Diesem Entwurf hat der Bayerische Ministerrat in seiner Sitzung am 02. August 2022 zugestimmt und damit ein ergänzendes Beteiligungsverfahren eingeleitet.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie hat die Stadt Erlangen mit Schreiben vom 02.08.2022 um Stellungnahme bis zum 19. September 2022 gebeten.

Zu den neuerlichen Änderungen am LEP-Entwurf, die neue oder verstärkte Beachtungspflichten zur Folge haben, konnten im Rahmen dieser ergänzenden Beteiligung Stellungnahmen abgegeben werden. Darüber hinaus gilt dies auch für wesentliche Änderungen bei Grundsätzen, aus denen sich zusätzlich zu berücksichtigende oder wegfallende Abwägungsinhalte ergeben.

Aufgrund der Terminlage konnte eine Beschlussfassung im UVPA nicht erfolgen.

b) Wesentliche Änderungen

Gegenstand dieses ergänzenden Beteiligungsverfahrens sind konkret folgende Festlegungen und deren Begründungen einschließlich der diesbezüglichen Ausführungen im Umweltbericht.

- **1.2.2, Abs. 3 (G)** (Ergänzung eines neuen Grundsatzes zur Sicherstellung eines ausreichenden Wohnangebots für einkommensschwächere, weniger begüterte Bevölkerungsgruppen),
- **2.2.1, Abs. 2 (Z) i.V.m. LEP-Anhang 2** (Änderung der Gebietskulisse der Gebietskategorien durch Einführen einer sog. Beharrensregelung (siehe dortige Begründung)),
- **5.4.1, Abs. 3 (Z)** (Verstärkung der Festlegung für die Regionalen Planungsverbände zur verpflichtenden Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft),
- **6.1.1, Abs. 1 (Z); 6.2.2, Abs. 1 (Z); 6.2.3, Abs. 4 (G); 7.1.3, Abs. 3 (G)** (Verstärkung der Festlegung zum Umbau der Energieinfrastruktur; Umsetzung der bundesgesetzlichen Vorgaben zum Windenergieausbau; Aufnahme eines neuen Grundsatzes zum verstärkten Ausbau der Photovoltaik auf überbauten Flächen; Streichung des Grundsatzes, wonach landschaftsprägende Geländerücken und schutzwürdige Täler u.a. von Freileitungen und Windenergieanlagen freigehalten werden sollen) und
- **7.2.5, Abs. 1 (G), Abs. 2 (G), Abs. 5 (G); 7.2.6, Abs. 1 (G), Abs. 2 (G)** (Ergänzung der bestehenden Grundsätze und Aufnahme eines neuen Grundsatzes zum Hochwasserschutz sowie Niedrigwassermanagement).

Daneben wurde der Entwurf in weiteren Bereichen geändert, um „durch Klarstellungen oder Konkretisierungen sowie fachliche Ergänzungen Missverständnisse auf nachfolgenden Planungsebenen zu vermeiden.“ Hierzu hat der Verordnungsgeber von einer erneuten Beteiligung abgesehen.

Die Änderungen im Einzelnen können der Lesefassung des LEP-E (Anlage 1) entnommen werden.

c) Wesentliche Änderungen für die Stadt Erlangen

Die o.g. Änderungen beziehen sich - mit Ausnahme des neuen Grundsatzes in 1.2.2 - nicht auf einzelne landesplanerische Festlegungen für die Stadt Erlangen. Die dort angesprochene Berücksichtigung einkommenschwächerer Bevölkerungsgruppen bei der Baulandausweisung ist auch Ziel der Stadt Erlangen.

Im Rahmen des ergänzenden Beteiligungsverfahrens zum LEP-E wurden seitens der Verwaltung keine Einwendungen und Ergänzungsvorschläge vorgebracht.

Die Positionen des Bayerischen Städtetages (s. Anlage 2) werden grundsätzlich unterstützt.

d) Ergebnisse des ersten Beteiligungsverfahrens

Im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs wurde die Stellungnahme der Stadt Erlangen vom 01.04.2022 (siehe Vorlage 611/102/2022) lediglich im folgenden Punkt berücksichtigt.

1.4.2 Telekommunikation

(Z) Bei raumbedeutsamen Planungen ist auf die Möglichkeit der Errichtung von Mobilfunkantennen in ausreichender Anzahl an dafür geeigneten Standorten ist bei Bedarf zu ermöglichen zu achten.

Stellungnahme der Stadt Erlangen vom 01.04.2022: Die Ergänzung des Zieles wird seitens der Verwaltung als zu scharf bewertet und greift unangemessen in die kommunale Planungshoheit ein. Seitens privater Betreiber festgestellte „Eignung“ und „Bedarfe“ dürfen keine verbindlichen Vorgaben für die Gemeinde darstellen. Die Formulierung als Grundsatz wäre das geeignete Mittel, um eine angemessene Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung sicherzustellen.

Änderung gem. LEP-E vom 02.08.2022: Die Formulierung im Entwurf wurde nun dahingehend geändert, dass die Verpflichtung der Gemeinden, aktiv Mobilfunkstandorte zu planen, nicht besteht. Vielmehr soll bei Planungen darauf geachtet werden, dass jeder Gemeinde die Errichtung der erforderlichen Mobilfunkantennen möglich bleibt.

Die Stadt Erlangen begrüßt diese Änderung.

**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 9.3

613/198/2022

Eröffnung Hol- und Bringzone Grundschule Tennenlohe

Um die nachhaltige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern, richtet die Stadt Erlangen an Grundschulen Hol- und Bringzonen ein. Wie bereits in Vorlage 613/057/2020 berichtet, konnten damit gute Erfahrungen gesammelt werden, weshalb das Konzept an weiteren Schulen in Erlangen ausgeweitet wird.

Zum Schuljahresbeginn wurde eine neue Hol- und Bringzone an der Grundschule Tennenlohe auf dem Parkplatz im Heuweg eröffnet. Nach der Schülermobilitätsbefragung (s. Anlage 1) aus dem Jahr 2017 werden hier besonders viele Schulkinder (19%) mit dem Auto zur Schule gebracht. Dadurch kommt es auch im Umfeld der Tennenloher Grundschule immer wieder zu gefährlichen Situationen auf dem Schulweg. Im Rahmen eines Pressetermins wurde die Hol- und Bringzone unter Teilnahme der Polizei, der Verwaltung sowie Schulkindern der vierten Klasse, dem Elternbeirat und der Schulleitung der Grundschule Tennenlohe feierlich eingeweiht (s. Anlage 2). Begleitet wird die Einrichtung der Zone von regelmäßigen Kontrollen durch die Polizei, die Verteilung von Flyern (s. Anlage 3) und entsprechenden Projekten im Unterricht (u.a. Information über das Schulradio). Nach einigen Wochen Eingewöhnungszeit wird die Verwaltung evaluieren, wie die Hol- und Bringzone angenommen wird.

Aktuell gibt es nun bereits an sechs Erlanger Grundschulen Hol- und Bringzonen. Durch die Einrichtung von Hol- und Bringzonen soll der motorisierte Eltern-Hol- und Bringverkehr reduziert bzw. reguliert werden und gleichzeitig sollen Kinder und Eltern animiert werden, den Schulweg zu Fuß zu gehen. Auch an den übrigen Erlanger Grundschulen soll die Einrichtung von Hol- und Bringzonen geprüft werden. Die Verwaltung wird weiterhin über die Fortschritte im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements berichten

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber versteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Höppel wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber versteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.4

614/052/2022

Verkehrsberuhigte Bereiche in Dechsendorf, Ergebnisse der Bürgerbefragung

Mit der Beschlussvorlage 614/015/2021 wurde die Verwaltung beauftragt, in der östlichen Waldseestraße, im Moosweg, Rangauweg, der Straße Angerleite, in der östlichen Campingstraße und im Giesbethweg eine Bürgerbefragung durchzuführen und entsprechend des Votums der Anwohner einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten.

Die Befragung wurde nun im III. Quartal 2022 durchgeführt, weshalb die Verwaltung nun über die Ergebnisse informiert.

Die Befragung wurde in Abhängigkeit der Örtlichkeit in drei Teilbereiche aufgliedert.

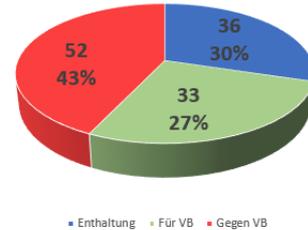
1. In den Straßen und Straßenabschnitten Waldseestraße, Moosweg, Rangauweg und Angerleite sprachen sich 33 (27 %) der befragten für die Errichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs aus. 52 (43 %) der Befragten sind dagegen und 36 (30 %) machten von ihrer Möglichkeit zur Abstimmung keinen Gebrauch.

Somit sind 39 % der Anwohner für und 61 % gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

	Enthaltung	Für VB	Gegen VB
Waldseestraße	24	20	34
Angerleite	0	0	8
Moosweg	7	10	2
Rangauweg	5	3	8

	Enthaltung	Für VB	Gegen VB
Gesamtauswertung	36	33	52

Gesamtauswertung Waldseestraße, Angerleite, Moosweg, Rangauweg

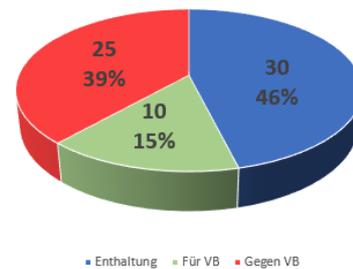


2. Die Anwohner des Giesbethwegs votierten mit 10 Stimmen (15 %) für und mit 25 Stimmen (39 %) gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. 30 (46 %) der Stimmberechtigten enthielten sich.

Somit sind 29 % der Anwohner für und 71 % gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

	Enthaltung	Für VB	Gegen VB
Giesbethweg	23	10	23

Giesbethweg

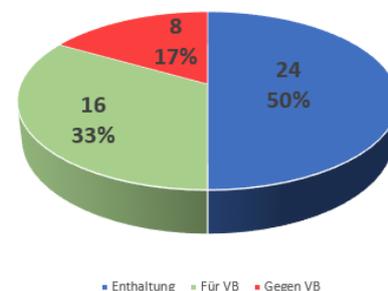


3. Die befragten Anwohner des betroffenen Abschnitts der Campingstraße votierten mit 16 Stimmen (33 %) für und mit acht Stimmen (17 %) gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. 24 (50 %) der Stimmberechtigten enthielten sich.

Somit sind 67 % der Anwohner für und 33 % gegen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

	Enthaltung	Für VB	Gegen VB
Campingstraße	18	13	8

Campingstraße



In zwei der drei Bereiche lehnt die Mehrzahl der Anwohner die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs ab.

Die Bewohner der Campingstraße votierten mehrheitlich für die Umwandlung. Es muss nun eine Planung für die Ausweisung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Campingstraße erstellt werden (insbesondere bzgl. Beschilderung, Fahrbahneinengungen,

Gestaltung, Torfunktion). Sobald diese fertig ist, wird die Planung dem UVPA und dem Ortsbeirat zur Kenntnis gegeben
Mit der Planung kann frühestens 2024 begonnen werden. Ein Umsetzungstermin kann derzeit nicht genannt werden.

**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 10

23/047/2022

**Aufstellung von digitalen Werbeanlagen in Erlangen;
Fraktionsantrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste, Nr. 160/2022 vom 20.09.2022**

1. Sachbericht

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des UVPA vom 17.04.2018 beauftragt, geeignete Standorte zur Aufstellung von digitalen Stadtinformationsvitrienen („Digital Boards“) zu finden. In Zusammenarbeit mit allen beteiligten Fachbereichen (Amt für Stadtplanung und Mobilität, Bauaufsichtsamt, Abteilung Stadtgrün) und dem Vertragspartner der Stadt über Werbeanlagen auf städtischem Grund, der Fa. Ströer/DSM wurden daraufhin insgesamt bis zu acht Standorte lokalisiert, welche grundsätzlich die geltenden verkehrsrechtlichen und planungsrechtlichen Anforderungen (vorbehaltlich einer abschließenden baurechtlichen Prüfung) erfüllen. Die Nutzung dieser Standorte für den Betrieb der digitalen Werbeanlagen wurde, soweit hierfür die baurechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, durch den Stadtrat am 28.10.2020 beschlossen.

Das Bauaufsichtsamt hat daraufhin die erforderlichen Baugenehmigungen für sieben Standorte (zwei davon doppelseitig, fünf einseitig) erteilt. Nur für diese Standorte wurde ein vertragliches Nutzungsrecht vereinbart, wobei die Anzahl an Screens, die der Vertragspartner gleichzeitig betreiben darf, auf neun Stück limitiert ist. Es ist damit sichergestellt, dass sich das Nutzungsrecht nur auf genehmigte Anlagen bezieht und keine weiteren Anlagen aufgestellt werden dürfen.

Auf dieser Grundlage wurden bisher sechs Anlagen mit sieben Screens errichtet (fünf einseitig und eine doppelseitig) und in Betrieb genommen. Für die genehmigte und vertraglich festgelegte Anlage am Großparkplatz West (als Ersatz für das bestehende Mega-Light-Board) soll die Errichtung in Kürze erfolgen. Die zugehörige Baugenehmigung erlaubt hier die Errichtung einer doppelseitigen Anlage (zwei Screens).

Ein darüber hinaus gehendes Nutzungsrecht für die Fa. Ströer/DSM besteht nicht. Weitere Standortnutzungen sind nach den vertraglichen Grundlagen nicht mehr möglich und bedürften dann einer erneuten Beschlussfassung. Wie im Antrag am Ende richtig ausgeführt, können mit dem Beschluss vom 28.10.2020 keine weiteren Anlagen errichtet werden.

Aus Sicht des Bauaufsichtsamtes beziehen sich die Aussagen zu weiteren Genehmigungen insb. auf das Vertragsverhältnis zwischen der Stadt Erlangen und der Fa. Ströer/DSM auf städtischen Grundstücken. Sollten noch andere Anträge auf privaten Grundstücken eingereicht werden, würde das Bauaufsichtsamt diese zur Entscheidung dem Bau- und Werkausschuss vorlegen. Dies deshalb, da die Anlagen i.d.R. Befreiungen von den Festsetzungen der Werbeanlagensatzung der Stadt Erlangen bedürfen.

2. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Eine intensive Abwägung von Vor- und Nachteilen der digitalen Werbeträger ist bereits erfolgt; auf die Beschlüsse des UVPA vom 17.04.2018 und 20.10.2020 wird verwiesen.

3. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet die Verwaltung zu klären, ob die Informationen der Fa. Ströer über die Anpassung der Betriebszeiten der digitalen Werbeanzeigen an die Mitglieder des Stadtrates weitergegeben werden kann. Herr Beugel sagt Klärung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste vom 20.09.2022, Antrags-Nr. 160/2022, ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet die Verwaltung zu klären, ob die Informationen der Fa. Ströer über die Anpassung der Betriebszeiten der digitalen Werbeanzeigen an die Mitglieder des Stadtrates weitergegeben werden kann. Herr Beugel sagt Klärung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag der Stadtratsfraktion Grüne Liste vom 20.09.2022, Antrags-Nr. 160/2022, ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

TOP 11

III/029/2022

**Solarstrom auf jedem Dach;
Fraktionsantrag 139/2022 der Grüne Liste-Fraktion**

Die ESTW Erlanger Stadtwerke beabsichtigen derzeit bzw. zeitnah nicht, ein Contractingangebot für kleine Einheiten von PV-Anlagen, z.B. Einfamilienhäuser, Privathäuser o.ä. zu entwickeln oder anzubieten: Die ESTW sieht hier kein erfolgversprechendes Geschäftsmodell, da u.a. der spezifische Aufwand zu groß ist und aktuell entsprechende Ressourcen (personell, materiell, organisatorisch, mit entsprechenden Prozessen) nicht zur Verfügung stehen.

Das Thema wurde bereits vor einigen Jahren schon dahingehend intensiv untersucht und u.a. festgestellt, dass der Markt in Erlangen (mit Beschränkung auf das Versorgungsgebiet der ESTW) relativ kleinteilig und heterogen ist, um hier eine wirtschaftlich-tragbare Nachfrage zu generieren und somit langfristig ein wirtschaftliches Geschäftsfeld aufzubauen.

Die ESTW mieten bereits im Rahmen von sogenannten ‚Mieterstrommodellen‘ Dächer an, um PV-Anlagen zu errichten und zu betreiben. Hier empfiehlt sich aber - bereits mit entsprechenden Erfahrungswerten getragen – dann erst auch Anlagengrößen von min. 50-60 kWp oder größer, sofern auch die ökonomischen Rahmenbedingungen stimmen, anzugehen.

Bei diesem Modell bieten die ESTW derzeit die Miete des Daches zu einem Festpreis je kWp an, um dann entweder die Bewohner*innen/Eigentümer*innen mit Mieterstrom zu beliefern oder den PV-Strom selbst zu vermarkten.

Die aktuellen PV-Anlagen-Anschlusstätigkeiten, auch hinsichtlich kleinerer Anlagen (z.B. auch ‚Balkonanlagen‘) sind in Erlangen derzeit so groß (ca. 400%ige Steigerung zu den früheren Jahren 2014-2017), dass es bei den entsprechenden Abteilungen leider Bearbeitungsstaus geben kann. Dies ist bedauerlich, zeigt aber auch, dass es aus Sicht der Stadtwerke „kundenseitige Hürden bzgl. der Photovoltaik“ gibt. Wenn überhaupt von einem stockenden Zubau gesprochen werden kann, (was die Anschlusstätigkeit im ESTW-Netzgebiet aber eben nicht bestätigt), liegen die Ursachen in den Auftragsvorlaufzeiten der Installateure und den langen Lieferzeiten der Zulieferer der Systemkomponenten. Die Auftragsvolumina der Installationsfirmen und Solateure sind derzeit so hoch, dass auch die ESTW mit Dienstleister – oder Subunternehmermodellen keine „zügigere Installation“ bewerkstelligen könnten, als es der jetzige freie Markt der Anbieter kann.

Insofern ist die Begründung zu einer dann beschleunigten Umsetzung, wenn die ESTW im Kleinanlagenbereich einsteigen würden, nichtzutreffend.

Mit den Stadtwerken, die gemäß dem Fraktionsantrag beiliegenden Verlinkungen als Referenzen genannt werden, haben die ESTW teilweise Kontakt aufnehmen und sich austauschen können. Teilweise gibt es auch hier ‚nur‘ Modelle, in denen sich die Unternehmen weiterer Dienstleister und Lieferanten bedienen, jedoch keine wesentlichen, eigenen personellen Ressourcen hierfür verwenden. In der Regel sind es ‚Solateure‘ bzw. Solarunternehmen, die die PV-Anlagen selbst planen und errichten. Derzeit haben die entsprechenden Handwerksunternehmen jedoch selbst kaum Kapazitäten frei für die Montage von PV-Anlagen für die Stadtwerke und kommen selbst auch nur schleppend an Material, was lange Lieferfristen und Unzufriedenheit der Interessenten zur Folge hat.

Das „Geschäftsfeld“ dient daher auch eher der Kundenbindung, im weitesten Sinne.

Weitere Erfahrungsaustausche mit anderen Stadt- und Gemeindewerken haben aber ebenfalls auch die aktuelle Einschätzung der ESTW bestätigt, den vorgeschlagenen Weg so eben nicht zu gehen und Angebote für Klein-PV-Anlagen selbst erstellen zu wollen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein,
da beim Einstieg der ESTW keine Beschleunigung erwartet werden kann

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag der Grünen Liste Nr. 139/2022 ist damit 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 der Grünen Liste Nr. 139/2022 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 12

VI/154/2022

Anpassung der Förderrichtlinie Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 für Menschen mit Erlangen Pass

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Stadtrat am 29.09.2022 wurde die Aufnahme einer Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen ebenfalls für Lastenfahräder, Lastenpedelecs sowie elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger mit einem Fördersatz von 60 % beschlossen.

Die Förderrichtlinie wurde dahingehend erweitert und angepasst. Diese liegt zur Beschlussfassung vor.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Förderrichtlinie wurde gemäß dem Beschluss vom 29.09.2022 (Protokollvermerk zu Vorlage VI/148/2022) angepasst.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die angepasste Förderrichtlinie für Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 tritt am 28.10.2022 in Kraft.

Die Fördergelder werden durch das bereits bekannte Antragsverfahren und der verfügbaren Haushaltsmittel nach dem „Windhundprinzip“ auf Grundlage der Förderrichtlinie vergeben. Ausschlaggebend hierfür ist das tagesgenaue Einreichen des Antrags. Zuerst werden 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 CO² ein.

Durch das Förderprogramm wird die Präsenz von alternativen, umweltfreundlichen Transportmitteln gestärkt und erhöht somit auch den Radverkehrsanteil in Erlangen.

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 618090/56110010
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Anpassung der Förderrichtlinie für Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 zum 28.10.2022 gemäß der Anlage wird beschlossen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 13 gegen 1

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Anpassung der Förderrichtlinie für Lastenräder und Fahrradanhänger 2022 zum 28.10.2022 gemäß der Anlage wird beschlossen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 8 gegen 1

TOP 13

610.3/049/2022

Sozialer Zusammenhalt Erlangen-Südost, Grundsatzbeschluss zur Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Anlage und des Umfeldes als Quartiersmitte

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stärkung und Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Anlage als Quartiersmitte ist ein zentrales Projekt des „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) Erlangen-Südost“ und ein wichtiger Baustein zur Stärkung des gesamten Stadterneuerungsgebiets (Schlüsselprojekt 8 - ISEK).

Der Bereich rund um die Theodor-Heuss-Anlage bildet das Zentrum des Stadtteils Sebalbus und stellt einen wichtigen Ort der Kommunikation und Begegnung dar.

Eine im Jahr 2018 durchgeführte Bürgerbefragung zeigt, dass die Anlage hohe Bedeutung und Wertschätzung bei den Anwohner*innen genießt und deshalb nachhaltig gestärkt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden sollte.

Derzeit befinden sich auf der Fläche Freizeitangebote für verschiedene Nutzer- und Altersgruppen. Neben einem Bikepark, gibt es einen Kinderspielplatz und einen Bolzplatz. Im direkten Umfeld liegen diverse Nahversorgungseinrichtungen.

Die Beteiligungen zur Theodor-Heuss-Anlage im Rahmen des ISEKS haben gezeigt, dass es den Bürger*innen ein Anliegen ist, bei den Planungen einbezogen zu werden.

Schon zu diesem Zeitpunkt wurden erste Wünsche nach mehr Sitz-, Spiel und Treffmöglichkeiten laut. Außerdem besteht das Bedürfnis nach Angeboten, welche auch für Erwachsene, z.B. in Form eines gastronomischen Angebots (Biergarten, Food-Trucks o.Ä.).

Neben dem Beteiligungsprozess im Rahmen des ISEK, fand eine weitere Bürgerbeteiligung im Rahmen der 11. Integrationskonferenz am 25. Januar 2019 statt.

In einem Workshop zu Theodor-Heuss-Anlage durften die Teilnehmer mit „Lego-Elementen“ ihr Verständnis von einem Platz für vielfältige Nutzergruppen visualisieren. Die Teilnehmer*innen erarbeiteten zahlreiche Vorstellungen und Anregungen. Insbesondere bestand der Wunsch nach:

- Attraktivitätssteigerung für alle Altersgruppen wie auch jeder Einkommensgruppe
- Zugänglichkeit (barrierefrei und „Rund um die Uhr“)
- Kümmerer / soziale Begleitung (z.B. Platzmanager o.Ä.)
- Nachhaltigkeit und Flexibilität
- Begegnung und Offenheit
- Stärkung der Identifikation und Gemeinschaft (Urban Gardening, Insektenhotel o.Ä.)

- Öffentliches, kostenloses WLAN
- Multigenerationen-Spielplatz
- Gestaltung als Eventort (bewegliche Bühne, Graffiti Wand o.Ä.)
- Gastronomisches Angebot (z.B. Cafe)
- Anlage für Hörspiele

Beim jüngsten Beteiligungsformat zur zukünftigen Entwicklung der Theodor-Heuss-Anlage anlässlich des durch das Quartiersmanagement initiierten Stadtteilstes am 09.07.2022 wurden diese Wünsche bestärkt und ergänzt. Deutlich wurde vor allem, dass eine komplette Umgestaltung der Grünanlage und der Spielbereiche nicht gewünscht ist, sondern eine Weiterentwicklung in Form von punktuellen Verbesserungen durchgeführt werden sollten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Übergeordnetes Ziel ist es, die Theodor-Heuss-Anlage und das Umfeld zu einem hochwertigen, attraktiven Quartierszentrum weiterzuentwickeln, welches als Ort der Begegnung und Kommunikation die Menschen aus dem Quartier zusammenbringt. Dabei gilt es ein vielfältiges Angebot für möglichst zahlreiche Nutzergruppen zu erarbeiten und die Identifikation mit dem Platz durch Partizipationsmöglichkeiten zu steigern. Die Anlage verfügt über ein großes Potential, welches nur durch das Nutzen von Synergien voll ausgeschöpft werden kann.

Schwerpunktmäßig sollen hierbei folgende Themenbereiche ins Auge gefasst werden:

Freiraum:

Durch eine funktionale und gestalterische Aufwertung der Freiräume, inklusive der Spiel- und Sitzbereiche, soll die Parkanlage deutlich an Attraktivität gewinnen, die Frequentierung erhöht werden und die Besucher*innen zum Verweilen einladen (Schlüsselprojekt 8 - ISEK). Der Erhalt des Baumbestands und ein rücksichtvoller Umgang mit der vorhandenen Vegetation sind in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung.

Wirtschaft:

Die Sicherung und Weiterentwicklung der Nahversorgungszentren (ISEK Schlüsselprojekt 3) ist ein Hauptziel des ISEK.Erlangen-Südost. Intakte und attraktive Nahversorgungseinrichtungen und Nutzungsvielfalt besonders in der EG-Zone sorgen für eine erhöhte Frequentierung, Belebung der Anlage und erhöhen die Wohnqualität im Viertel. Die Verknüpfung der rund um die Anlage liegenden Nahversorgungseinrichtungen soll durch bessere Wegeverbindungen, Sichtbarkeiten und Erhöhung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

Soziales:

Die Weiterentwicklung der Anlage ermöglicht eine Verbesserung der sozialen Aktivitäten und den Aufbau einer attraktiveren sozialen Infrastruktur im Quartier. Als Ort der Begegnung kommen vielfältige soziale, ethnische Nutzergruppen an einem Ort zusammen. Gemeinsame Aktivitäten und Aktionen sollen sich verstetigen und einen lebendigen, flexiblen Platz schaffen, welcher die Freiheit bietet, sich an wandelnde Nutzerinteressen anzupassen. Mit dem in diesem Jahr erstmals durch das Quartiersmanagement initiierten Stadtteilstes auf der Anlage wurde ein erster Schritt in diese Richtung unternommen.

Die Einrichtung eines Platzmanagements ist zu prüfen.

Nachhaltigkeit:

Die Stadt Erlangen hat den Klimanotstand ausgerufen und somit die Eindämmung des Klimawandels als Aufgabe höchster Priorität anerkannt. Außerdem wurde ein gesamtstädtisches Grünkonzept aufgestellt. Die Planung der Theodor-Heuss-Anlage wird unter Beachtung der Nachhaltigkeits- und Klimaziele der Stadt erfolgen.

Verkehr und Mobilität:

Das Themenfeld Verkehr und Mobilität spielt im Planungsprozess eine bedeutende Rolle.

Durch die zentrale Lage und die Nähe zu verschiedenen Einrichtungen (z.B. Universitätsstandorte, Schulen, Nahversorgung) herrscht rund um die Theodor-Heuss-Anlage ein hoher Parkdruck. Auch der Masterplan für das Uni-Südgelände hat sich mit diesem Problem beschäftigt und entsprechende Lösungsstrategien erarbeitet. Zusätzlich zu einer neuen Erschließung des Unigeländes sind zahlreiche neue Parkflächen (unter anderem zwei Parkhäuser) an der Erschließungsstraße der Universität vorgesehen.

Ziel ist es, zusätzlich zur geplanten Stadt-Umland-Bahn und den Maßnahmen des Masterplans zum Uni-Südgelände, durch verschiedene Mobilitätsformen (ÖPNV, Car-Sharing, E-Scooter etc.) der Verkehrsbelastung und dem hohen Parkdruck rund um die Anlage zu begegnen. Das ISEK schlägt in diesem Zusammenhang den Aufbau einer Car-Sharing Station an der Theodor-Heuss-Anlage vor (Impulsprojekt 12).

Die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung sollen ausgelotet werden.

Beteiligung:

Im Rahmen einer intensiven, durchgängigen Beteiligung sollen die Maßnahmen zusammen mit der Bewohnerschaft, den weiteren Akteur*innen (z.B. Einzelhändler, Meinungsträgerkreis etc.), den betroffenen Ämtern und der Politik entwickelt und umgesetzt werden. Verschiedene Beteiligungsformen und gemeinsame Projekte sollen und haben bereits dazu beigetragen, dass die tatsächlichen Nutzerinteressen in die Planung einfließen, eine hohe Planungstransparenz sowie Identifikation geschaffen wird und somit die besten Planungsergebnisse erzielt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zur Zielerreichung ist die Erarbeitung und Umsetzung einer Planung zur Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Anlage als attraktives, soziales Zentrum auf der Grundlage eines kooperativen, partizipativen (Einbindung aller Nutzergruppen), fachbereichsübergreifenden (Einbindung der Ämter und Politik), quartiersbezogenen (Einbindung des Quartiersmanagements, der Akteur*innen und Bewohnerschaft) Ansatzes notwendig.

Folgende Leistungen sind für die Umsetzung notwendig:

- Beauftragung einer Machbarkeitsstudie als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen
- Vergabe der weiteren Planungsleistungen inklusive Bürgerbeteiligungsformaten:
 - o Vorplanung
 - o Entwurfsplanung
 - o Ausführungsplanung
 - o Vergabe (Bauleistung)
 - o Bauliche Umsetzung

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Die Stadt Erlangen wird im Rahmen „Sozialer Zusammenhalt“ für die Planungen Fördermittel beantragen (i.d.R.ca. 60% der förderfähigen Kosten)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 30.000 (brutto)	bei Sachkonto: 543 192
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- x sind im Budget von Amt 61 vorhanden
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Dr. Marenbach stellt folgenden **Ergänzungsantrag**: Unter dem Unterpunkt „Freiraum“ soll die Schaffung von zusätzlichem Grün mit aufgenommen werden.

Abstimmung über Ergänzungsantrag:

Beirat: 6 dafür 3 dagegen

Ausschuss: 5 dafür 9 dagegen

Abstimmung in der Hauptsache:

Beirat 9 dafür 0 dagegen

Ausschuss 14 dafür 0 dagegen

Ergebnis/Beschluss:

Der Bedarf zur Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Anlage und des Umfeldes als Quartiersmitte (Umgriff siehe Anlage 1) wird festgestellt.

Die Verwaltung wird beauftragt, in einem ersten Schritt eine städtebauliche Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die die Möglichkeiten der Verbesserung für den o.g. Umgriff untersucht.

Hierbei sind entsprechend den Ergebnissen des ISEK Erlangen-Südost vor allem die Aspekte Stärkung der Quartiersmitte (Aufenthaltsqualität etc.), Verknüpfung bestehender Nahversorgungseinrichtungen sowie verkehrs- und klimarelevante Aspekte (Erhalt von Grün etc.) zu berücksichtigen.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Dr. Marenbach stellt folgenden **Ergänzungsantrag**: Unter dem Unterpunkt „Freiraum“ soll die Schaffung von zusätzlichem Grün mit aufgenommen werden.

Abstimmung über Ergänzungsantrag:

Beirat: 6 dafür 3 dagegen

Ausschuss: 5 dafür 9 dagegen

Abstimmung in der Hauptsache:

Beirat 9 dafür 0 dagegen

Ausschuss 14 dafür 0 dagegen

Ergebnis/Beschluss:

Der Bedarf zur Weiterentwicklung der Theodor-Heuss-Anlage und des Umfeldes als Quartiersmitte (Umgriff siehe Anlage 1) wird festgestellt.

Die Verwaltung wird beauftragt, in einem ersten Schritt eine städtebauliche Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die die Möglichkeiten der Verbesserung für den o.g. Umgriff untersucht.

Hierbei sind entsprechend den Ergebnissen des ISEK Erlangen-Südost vor allem die Aspekte

Stärkung der Quartiersmitte (Aufenthaltsqualität etc.), Verknüpfung bestehender Nahversorgungseinrichtungen sowie verkehrs- und klimarelevante Aspekte (Erhalt von Grün etc.) zu berücksichtigen.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 14

611/127/2022

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 mit der StUB durch ein hochwertiges ÖPNV-Angebot ergänzt werden soll.

Planungsverlauf

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 im Jahre 2019 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 innerhalb des Gebietes weiter zu arbeiten.

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

Der ZV StUB war in den bisherigen Wettbewerbs- und Planungsprozess eingebunden und hat sich konstruktiv mit einer StUB-Führung durch das Baugebiet auseinandergesetzt. Er hat Zielstellungen für die Führung durch das Baugebiet formuliert, die Berücksichtigung finden sollen. Insbesondere darf sich kein relevanter Fahrtzeitverlust ergeben. Die aus Sicht des ZV StUB bestehenden Vor- und Nachteile der beiden Trassenvarianten sind in der Anlage 2 dargestellt.

Auf Einladung von ZV StUB und Baureferat fand am 13.09.2022 eine Informationsveranstaltung (Lokalforum) mit Begehung entlang des Adenauerrings statt (siehe Anlagen 2 - 4). Ca. 40 Bürger*innen haben daran teilgenommen. Dabei wurden die Vor- und Nachteile der vorgestellten Varianten

- 1 „StUB umfährt das Baugebiet 413 entlang des Adenauerrings“ und
- 2 „StUB führt durch das Baugebiet mit zentraler Haltestelle“

ausgiebig dargestellt und konstruktiv diskutiert.

Anhand der Wortmeldungen einzelner Teilnehmer*innen war eine leichte Präferenz zur Führung entlang des Adenauerrings erkennbar. Zudem konnten Anregungen in anonymer Form in einen mobilen Briefkasten eingeworfen werden. Diese beinhalteten neben allgemeinen Ideen zur StUB auch die präferierte Variante in Bezug auf das Baugebiet. Insgesamt ist ein differenziertes Meinungsbild erkennbar. Vor allem die Anbindung von Häusling und die Ruhe im Baugebiet sprechen aus Sicht einiger Teilnehmerinnen und Teilnehmer für Variante 1. Es gab aber auch Anmerkungen, dass die Argumente der Stadt Erlangen für das Durchfahren des Baugebiets 413 gut nachvollziehbar seien und die StUB die Grundlage für ein neues, autoarmes Baugebiet lege.

Auch der Stadtteilbeirat Büchenbach und der Ortsbeirat Kosbach-Häusling-Steudach wurden im Rahmen des Lokalforums beteiligt und vorab über die Beschlussvorlage informiert. Der Stadtteilbeirat Büchenbach hat sich mit Schreiben vom 18.09.2022 zur Trassenführung im Bereich Baugebiet 413 geäußert und spricht sich für die Führung der StUB auf dem Adenauerring aus (Anlage 5).

Empfehlung

Die Führung der StUB entlang der geplanten Haupterschließung des Quartiers/Baugebiet 413 ist städtebaulich konsequent. Sie schafft eine bessere **Erreichbarkeit** und Erschließungswirkung, als dies bei einer Führung in Randlage zum Baugebiet, entlang des Adenauerrings, der Fall wäre.

Allein durch die Wahrnehmung von Trasse, Haltestelle und Fahrzeugen kann 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.

Das Baugebiet 413 soll **klimateutral** (vgl. Anlage 3 und Beschluss 611/121/2022) 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. Erlangen kann damit seiner Rolle als Klima-Vorreiter weiterhin gerecht werden.

Mit einer alternativen Führung entlang des Adenauerrings könnten Reisezeitvorteile für durchfahrende Fahrgäste gegenüber einer Führung durch das Baugebiet 413 realisiert werden. Die StUB-Haltestellen „Büchenbach West“ und „Häusling“ würden den Schwerpunkt der Bebauung und damit die Mehrzahl der Bewohner*innen jedoch nur randlich und in abgewandter Lage an den ÖPNV-anbinden.

Eine feinere Erschließung des Baugebiets 413 durch Busse wird es nicht geben, da diese vom Rudeltplatz aus Stichfahrten in das Baugebiet machen müssten und einen Parallelverkehr zur StUB darstellen würden. Dies ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu verfolgen. Eine **optimale Erschließung** des Baugebietes 413 kann nur durch eine Führung der StUB durch das Baugebiet gewährleistet werden.

Bei einer Führung durch das Baugebiet wird – zur Vermeidung von Fahrzeitverlusten – vorerst auf die Haltestelle "Häusling" am Adenauerring verzichtet. Die bisher geplante Haltestelle „Häusling“ liegt in nur geringer Entfernung zur Haltestelle „Büchenbach-West“, aber relativ weit von der Bebauung in Häusling entfernt.

In Bezug auf die Haltestelle „Büchenbach West“ sind auch Aspekte der **sozialen Sicherheit** anzuführen. Eine zentrale Haltestelle am frequentierten Quartiersplatz des Baugebiets 413 hat hier deutliche Vorteile gegenüber einer Lage außerhalb der Bebauung. In der Dunkelheit, bei Kälte oder Nässe fühlen sich Menschen an einem belebteren Ort wohler und besser geschützt, als abseits der Bebauung. Im Sinne der Gender-Gerechtigkeit sollte dieser Faktor berücksichtigt werden.

Zudem profitieren Dienstleistung und Gewerbe in den Erdgeschoss am künftigen Quartiersplatz von einem hochfrequentierten Anlaufpunkt durch Lagegunst und Mitnahmeeffekte. Damit wird die **Nutzungsmischung** als eines der städtebaulichen Ziele für das Baugebiet gestärkt.

Eine frühzeitige **integrierte Planung** von Quartier und StUB ermöglicht abgestimmte Lösungen, die an anderer Stelle im Stadtgebiet (Einfügen in den gebauten Bestand) deutlich schwieriger zu realisieren sind.

Die unmittelbare Erreichbarkeit der StUB für die künftigen Bewohner*innen stellt ein wichtiges Merkmal des Baugebiets 413 dar. Beim Einzug in eine neue Wohnumgebung werden wesentliche Entscheidungen zum **Mobilitätsverhalten** getroffen, die später nur mit großem Aufwand noch veränderbar sind. Die optimale Anbindung an den hochwertigen Schienenverkehr führt erwiesenermaßen zu einer höheren Akzeptanz des Umweltverbundes und liegt im überwiegenden Interesse der Stadt Erlangen und ihrer Bevölkerung.

Die Verwaltung empfiehlt aufgrund der genannten Vorteile, die Trasse der StUB durch das künftige Baugebiet 413 zu führen und die Planung einer zentralen Haltestelle am Quartiersplatz weiterzuverfolgen.

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 in Zusammenarbeit mit den ZV StUB 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 weiterer 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:

Herr Stadtrat Prof. Dr. Schulze stellt folgenden **Änderungsantrag:**

Es soll über beide Varianten der Trassenführung abgestimmt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung Variante 1: Verwaltungsvorlage Trassenführung durch das Baugebiet 413

Beirat: 4 dafür 5 dagegen

Ausschuss: 4 dafür 10 dagegen

Abstimmung Variante 2: Trassenführung entlang des Adenauerrings

Beirat: 5 dafür 4 dagegen

Ausschuss: 10 dafür 4 dagegen

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Wettbewerbsentwurf mit der beinhalteten Trassenführung ~~durch das Baugebiet 413~~ **entlang des Adenauerrings** der weiteren Rahmenplanung und Bauleitplanung zugrunde zu legen.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Prof. Dr. Schulze stellt folgenden **Änderungsantrag:**

Es soll über beide Varianten der Trassenführung abgestimmt werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung Variante 1: Verwaltungsvorlage Trassenführung durch das Baugebiet 413

Beirat: 4 dafür 5 dagegen

Ausschuss: 4 dafür 10 dagegen

Abstimmung Variante 2: Trassenführung entlang des Adenauerrings

Beirat: 5 dafür 4 dagegen

Ausschuss: 10 dafür 4 dagegen

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Wettbewerbsentwurf mit der beinhalteten Trassenführung durch das Baugebiet 413 **entlang des Adenauerrings** der weiteren Rahmenplanung und Bauleitplanung zugrunde zu legen.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 15

613/172/2022

Antrag 202/2021 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck: Radwege und Fahrradstraßen im Stadtteil Anger/Bruck

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Michael-Vogel-Straße als Hauptachse des Radverkehrs soll gestärkt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Beschlusshistorie

Die Michael-Vogel-Straße ist seit 2011 eine Fahrradstraße. Bereits mit der Beschlussvorlage 613/200/2018 („Verkehrsentwicklungsplan Meilenstein F2 - Plannetz Radverkehr“) wurde die Michael-Vogel-Straße in die höchste Netzkategorie „Radschnellverbindung“ eingestuft. Dies wurde mit dem einstimmigen Stadtratsbeschluss des „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030“ (VEP; Beschlussvorlage 613/062/2020) im Jahr 2020 erneut bekräftigt. Mit der Beschlussvorlage 613/219/2018 („Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen in Erlangen“) wurde diesen Kategorisierungen Regelmäße hinterlegt, die nur bei ansonsten unverhältnismäßigem Aufwand (z. B. Brücken und Unterführungen) unterschritten werden sollen – für eine Fahrradstraße werden hier 5 m nutzbare Fahradbreite zuzüglich mindestens 0,75 m Sicherheitsabstand zu Längsparkern vorgesehen.

Die Umgestaltung gemäß den städtischen „Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen“ wurde über die Beschlussvorlagen 613/228/2019 („Einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen“), 613/055/2020 („Umsetzung des Leitfadens für einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen“; Antrag Nr. 146/2020 der Klimaliste Erlangen vom 21.07.2020“) und 614/018/2021 („Antrag 435/2021, Verkehrsregelungen in der Hertleinstraße, Fließbachstraße und Michael-Vogel-Straße, Ausweisung einer Einbahnstraße“) jeweils einstimmig im UVPA sowie über OBM/002/2021 („Zukunftsplan Fahrradstadt Erlangen“) im Stadtrat beschlossen.

Verkehrssituation

Der Radverkehr ist mit Abstand die dominierende Verkehrsart auf der Michael-Vogel-Straße (ca. 83 % Anteil am Modal Split bzw. ca. 1500 Radfahrende/Tag und 300 Kfz/Tag, nördlich der Fließbachstraße ca. 2200 Radfahrende/Tag; Messungen im März 2022). Zwischen Freitagen (Freitagsgebet in der hier befindlichen Moschee) und anderen Werktagen wurden nur geringe Unterschiede im Kfz-Verkehr und keine im Radverkehr gemessen (siehe Anlage 2).

Im gesamtstädtischen Verkehrsnetz ist die Michael-Vogel-Straße eine der bedeutendsten Nord-Süd-Verbindungen des Radverkehrs und im VEP-Zielnetz in der höchsten Kategorie eingestuft. Über diese Straße verlaufen sowohl die bereits im Bestand ausgewiesene Pendlerroute 3 in Richtung Fürth sowie die Vorzugstrasse der in Planung befindlichen Radschnellverbindung

Erlangen-Herzogenaurach. Die Michael-Vogel-Straße ist zudem eine wichtige Schülerverbindung zwischen der Innenstadt im Norden und der Werner-von-Siemens-Realschule, der Eichendorff-Mittelschule und dem Emmy-Noether-Gymnasium im Süden.

Für den Kfz-Verkehr besitzt die Michael-Vogel-Straße hingegen nur eine untergeordnete Bedeutung.

Parksituation

Im Quartier, das durch die Paul-Gossen-Straße im Süden, die Äußere Brucker Straße im Westen, die Werner-von-Siemens-Straße im Norden und die Bahnlinie im Osten begrenzt wird, wohnen etwa 2.600 Einwohner (davon etwa 2.300 älter als 18 Jahre). Diesen stehen insgesamt mindestens 1.321 Kfz-Stellplätze zur Verfügung (bei 6 m pro Stellplatz am Straßenrand, bei Berechnung mit den von den „Empfehlungen für den Ruhenden Verkehr“ der FGSV vorgesehenen 5,20 m sogar 1.412 Stellplätze). Nicht mitgerechnet wurden zudem zwei Parkhäuser und (mindestens) drei Tiefgaragen unbekannter Größe sowie die Stellplätze auf dem Parkplatz des Nahversorgungszentrums an der Kreuzung Am Anger / Äußere Brucker Straße und auf Flächen der Gewerbebetriebe entlang der Resenscheckstraße und südlichen Michael-Vogel-Straße sowie die Parkflächen unter der Werner-von-Siemens-Hochstraße und der dort befindlichen Nahversorger. Von den verfügbaren Stellplätzen sind etwa 700 öffentlich und kostenfrei, weitere 616 (plus die unbekannte Anzahl in Parkhäusern und Tiefgaragen) sind vermietet. Ein Mangel an verfügbarem Parkraum besteht daher nicht.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Am 28.04.2022 nahmen zwei Vertreter der Verwaltung an der öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Bruck teil und informierten über den gegenwärtigen Stand der Planung bezüglich der Anforderungen der leitfadengerechten Umgestaltung sowie der in Beschlussvorlage 614/018/2021 beschlossenen Einbahnstraßenführung in der Michael-Vogel-Straße (von der Kreuzung Fließbachstraße zur Kreuzung Am Anger). Die Umsetzung der Einbahnstraßenregelung ist nach gegenwärtiger Beschlusslage zeitlich an die Umgestaltung entsprechend der „Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen“ gebunden.

Eine Beibehaltung des Status Quo ist in Anbetracht aktueller Gerichtsurteile und des angestrebten Verbindungsstandards für den Radverkehr nicht möglich. Aufgrund des beidseitigen Parkens verbleibt nur eine Fahrgasse von 3,0 bis 3,5 m. Bereits der Begegnungsfall Fahrrad-Fahrrad ist daher oft nur bei Unterschreiten des seitlichen Sicherheitsabstandes (mind. 1 m zu Längsparkern) möglich. Zudem geht vom Begegnungsfall Fahrrad-Auto sowie dem ohnehin nur an einzelnen Einfahrten oder anderweitig nicht beparkten Fahrbahnrandbereichen möglichen Fall Auto-Auto eine erhebliche Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs aus, die auf einer Fahrradstraße auszuschließen sind. Aktuelle Urteile der Verwaltungsgerichte Karlsruhe und Hannover werfen die Frage auf, in wie weit solche Engstellen beziehungsweise Behinderungen durch den Kfz-Verkehr in Fahrradstraßen zulässig sind, die aufgrund widersprüchlicher Entscheidungen der beiden Gerichte jedoch nicht abschließend geklärt ist. Unstrittig ist jedoch, dass für den im VEP angestrebten Ausbaustandard der Michael-Vogel-Straße das Parken auf der gesamten Ostseite eingeschränkt werden muss. Die aktuellen Erfahrungen bei der Einrichtung der Fahrradstraße Universitätsstraße lassen jedoch auch für die Umgestaltung der bestehenden Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße aufgrund der entfallenden Kfz-Abstellmöglichkeiten am Fahrbahnrand einen hohen Abstimmungsaufwand erwarten, der in Anbetracht der Personalsituation und Arbeitsbelastung der Verwaltung nicht ohne Weiteres und insbesondere nicht ohne ein eindeutiges Mandat aus dem Stadtrat zu leisten ist.

Eine denkbare – jedoch aus Sicht der Verkehrsplanung nicht wünschenswerte – Alternative wäre die Aufhebung der hier seit 11 Jahren bestehenden Fahrradstraße (die Einbahnstraßen-Regelung für den Kfz-Verkehr würde dennoch umgesetzt). Auch bei dieser Lösung müssten mehrere Parkmöglichkeiten entfallen, um Ausweichstellen für den Begegnungsfall Auto-Rad zu schaffen.

Die Verwaltung spricht sich jedoch ausdrücklich für die Umgestaltung der Fahrradstraße und den Entfall der Parkmöglichkeiten auf der Ostseite aus. Wie dargelegt hat die Michael-Vogel-Straße eine sehr hohe Bedeutung für das gesamtstädtische Radverkehrsnetz und sollte daher nicht zugunsten des sehr geringen Kfz-Verkehrs entwidmet werden. Auch in Anbetracht des sehr reichhaltigen Stellplatzangebots im Gebiet „Am Anger“ und der künftigen Bedeutung als Teil der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach sollte diese Entscheidung zu Gunsten des Radverkehrs ausfallen. Zudem wäre dies ein deutliches Zeichen, dass sich zur Förderung des Radverkehrs nicht nur in gesamtstädtischen Konzepten bekannt wird, sondern dieses Bekenntnis zur Mobilitätswende anschließend auch in konkreten Planungen Niederschlag findet.

Selbst diese Lösung ist bereits ein Kompromiss zugunsten des ruhenden Kfz-Verkehrs: Würden die vom UVPA beschlossenen Qualitätsstandards konsequent umgesetzt, so könnten in der Michael-Vogel-Straße lediglich drei Stellplätze erhalten werden.

Die farbliche Gestaltung der Fahrradstraßen, wie sie neben Erlangen auch in vielen weiteren deutschen und auch bayrischen Städten bereits in unterschiedlichen Formen Standard ist und vom DIFU-Leinfaden zu Fahrradstraßen (explizit in Rot, S. 27) empfohlen wird, ist derzeit noch in der Diskussion, da die Erlanger Polizei davon ausgeht, dass diese unzulässig sei. Eine Anfrage zur Bestätigung der Zulässigkeit farblicher Straßengestaltung wurde daher bereits an die Landesregierung versandt. Bis zur Klärung dieser Frage soll mit der Markierung des roten Beistrichs abgewartet werden.

Die Bürger*innen und der Stadtteilbeirat werden mit Wiederaufnahme des Projektes und fortschreitendem Planungsstand erneut informiert und beteiligt. Die betrifft ebenfalls die Umsetzung der bereits beschlossenen Einbahnstraßenregelung.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* - V1: Förderung des Radverkehrs*
- ja, negativ* - V2: Benachteiligung des Radverkehrs zu Gunsten des Kfz-Verkehrs*
- nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja* - Entscheidung für Variante V1*
- 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 Verwaltung wird beauftragt,

- die Michael-Vogel-Straße entsprechend der beschlossenen „Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen“ (613/228/2019) umzugestalten (vorbehaltlich der Ergebnisse der aktuell dazu laufenden Abstimmung);
- gemäß Beschluss 614/018/2021 eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr von Nord nach Süd einzurichten, während der Radverkehr weiterhin in beiden Fahrtrichtungen zulässig bleibt;
- auf der Ostseite ein absolutes Haltverbot anzuordnen, um die regelkonform nötige Fahrgassenbreite herzustellen (dies betrifft ca. 236 m, umgerechnet ca. 39 Stellplätze, davon ein Behindertenstellplatz; entspricht weniger als 3 % der Stellplätze im Gebiet);
- den auf der Ostseite entfallenden Behindertenstellplatz auf gleicher Höhe auf der Westseite der Straße neu anzuordnen und
- an der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Am Anger eine Einengung des nördlichen Arms der Michael-Vogel-Straße zu prüfen, um das Einfahren von Kraftfahrzeugen entgegen der Fahrtrichtung zu erschweren (analog Verkehrsinsel im westlichen Arm der Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße).

Der Antrag 202/2021 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt,

- die Michael-Vogel-Straße entsprechend der beschlossenen „Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen“ (613/228/2019) umzugestalten (vorbehaltlich der Ergebnisse der aktuell dazu laufenden Abstimmung);
- gemäß Beschluss 614/018/2021 eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr von Nord nach Süd einzurichten, während der Radverkehr weiterhin in beiden Fahrrichtungen zulässig bleibt;
- auf der Ostseite ein absolutes Haltverbot anzuordnen, um die regelkonform nötige Fahrgassenbreite herzustellen (dies betrifft ca. 236 m, umgerechnet ca. 39 Stellplätze, davon ein Behindertenstellplatz; entspricht weniger als 3 % der Stellplätze im Gebiet);
- den auf der Ostseite entfallenden Behindertenstellplatz auf gleicher Höhe auf der Westseite der Straße neu anzuordnen und
- an der Kreuzung Michael-Vogel-Straße/Am Anger eine Einengung des nördlichen Arms der Michael-Vogel-Straße zu prüfen, um das Einfahren von Kraftfahrzeugen entgegen der Fahrtrichtung zu erschweren (analog Verkehrsinsel im westlichen Arm der Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße).

Der Antrag 202/2021 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 16

613/192/2022

Antrag 129/2022 der Grünen Liste-Fraktion: Bericht Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 192/2022 beantragt die Grüne Liste Stadtratsfraktion einen Bericht über den Ausbaustand der barrierefreien Haltestellen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufgabenträger im ÖPNV sind aufgrund der gesetzlichen Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Pflicht, die Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in ihren Nahverkehrsplänen aufzunehmen und herzustellen. Sollte dabei der bisherige Stichtag zum 1. Januar 2022 nicht erreicht werden, müssen Ausnahmen im Nahverkehrsplan formuliert werden (§ 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG). Gemäß des Koalitionsvertrags 2021 – 2025 der Bundesregierung ist darüber hinaus geplant, die Ausnahmemöglichkeiten des PBefG bis 2026 gänzlich abzuschaffen.

Die Zielsetzung des Freistaat Bayerns, den gesamten öffentlichen Raum in Bayern bis 2023 barrierefrei zu gestalten, stammt aus dem Programm „Bayern barrierefrei 2023“ aus dem Jahr 2013. Diese Zielsetzung wird aber sowohl in Bereichen der öffentlichen Gebäude als auch bei Schienenverkehrseinrichtungen und der weiteren ÖPNV-Infrastruktur verfehlt.

Die Rahmenbedingungen für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen in Erlangen wurden im Nahverkehrsplan 2016-2021 aufgrund der gesetzlichen Grundlage konkretisiert. Für den weiteren Ausbau der Haltestelleninfrastruktur wurde eine Prioritätenliste aufgestellt und beschlossen, siehe Beschluss 613/247/2019/1.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Ausbauzustand der Haltestellen im Stadtgebiet Erlangen

Bushaltestellen bestehen in der Regel aus Bussteigen für jede Fahrtrichtung – im Normalfall aus zwei Steigen je Haltestelle. Dies ist daher wichtig, da beim barrierefreien Ausbau für jeden einzelnen Bussteig eine separate Prüfung und Planung erfolgen muss. Im Erlanger Stadtgebiet befinden sich aktuell 429 Bussteige.

Der Ausbauzustand der Bussteige wurde anhand der vorliegenden Daten des Haltestellenkatasters der Stadt Erlangen und weiteren vorliegenden Informationsgrundlagen ausgewertet. Der Auswertung zufolge liegt der Prozentsatz der barrierefreien Bushaltestellen im Stadtgebiet bei **14,2 %**.

Bei Bussteigen, die vor einiger Zeit gemäß einem veralteten Standard ausgebaut wurden, muss im Einzelfall betrachtet werden, ob diese formal den barrierefreien Anforderungen entsprechen. Eine Abgrenzung ist oftmals schwierig. Die Auswertung kann daher mit geringen Ungenauigkeiten verbunden sein. Im November findet ein Austausch der Aufgabenträger im VGN mit einem Fachexperten statt, in welchem unter anderem diese Sonderfälle betrachtet werden.

Bei der räumlichen Verteilung der barrierefreien Bussteige können Schwerpunkte im Stadtgebiet festgestellt werden. Neben der südlichen Innenstadt und dem Stadtosten sind die Streckenzüge Paul-Gossen-Straße und Äußere Brucker Straße zu nennen. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Bereich Technische Fakultät und Chemikum (Haltestellen Staudtstr., Nikolaus-Fiebiger-Str., Technische Fakultät). Bei der linienscharfen Betrachtung ist die Stadtbuslinie 280 hervorzuheben, die einen hohen Anteil an barrierefreien Haltestellen auf ihrem Linienweg aufweist, insbesondere im östlichen Streckenabschnitt.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass in den Stadtteilen westlich des Wiesengrundes nur wenige barrierefreie Bussteige wie z.B. die Haltestelle Lindnerstraße vorhanden sind. Auf das gesamte Stadtgebiet bezogen trifft dies insbesondere auf die weniger dicht besiedelten Stadtteile mit vorwiegender Wohnnutzung zu.

Zuletzt ausgebaute und geplante Bussteige

In der nachfolgenden Tabelle sind die zuletzt umgebauten sowie geplanten Bussteige dargestellt. Weitere befinden sich für das Jahr 2023 aktuell noch in Abstimmung.

Bussteig	barrierefreier Ausbau
Bayernstraße Süd	Juli 2021
Kurt-Schumacher-Straße West	September 2021
Kurt-Schumacher-Straße Ost	September 2021
Schorlachstraße West	Dezember 2021
Schorlachstraße Ost	Dezember 2021
Langfeldstr. Süd	Juni 2022
Siemens Med West	Juli 2022
Siemens Med Ost	Juli 2022
Zentralfriedhof West	August 2022
Zentralfriedhof Ost	September 2022
Äußere Brucker / Paul-Gossen-Str. Süd	beschlossen
Saidelsteig Nord und Süd	vsl. 2023
Koldestraße Nord und Süd	vsl. 2023
Böttigersteig Nord und Süd	vsl. 2023

Der barrierefreie Umbau der Bussteige ist neben den damit verbundenen Kosten planungs- und abstimmungsintensiv. Es müssen unter anderem anliegende Fuß- und Radverkehrsverbindungen, Entwässerungsmaßnahmen, Baumbestände und Flächenverhältnisse berücksichtigt werden. Um den Ausbau zu beschleunigen, werden auch Bussteige herangezogen, die durch einen geringeren Planungs- und Abstimmungsaufwand umgebaut werden können, wie es für die voraussichtlich im Jahr 2023 geplanten Bussteige der Fall ist.

Um Synergieeffekte zu nutzen und den Ausbau möglichst effizient voranzutreiben, wird zusätzlich bei baulichen Maßnahmen im Stadtgebiet ein gleichzeitiger barrierefreier Ausbau von betroffenen Bussteigen durchgeführt. Im Rahmen der geplanten Fahrbahndeckenerneuerung für das Jahr 2023 befinden sich derzeit weitere Bussteige in Abstimmung, die sich noch nicht in der dargestellten Tabelle befinden. In beiden Fällen ist ein Abweichen von der Rangfolge der Prioritätenliste notwendig, dieses Vorgehen wurde bereits in der Beschlussvorlage 613/247/2019/1 festgehalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zusammenfassend entspricht ein erheblicher Anteil der umfangreichen Haltestelleninfrastruktur noch nicht dem barrierefreien Standard. Im Rahmen der derzeit verfügbaren personellen Ressourcen werden beschleunigende Maßnahmen soweit wie möglich getroffen, dennoch verläuft der Ausbau weiterhin schleppend. Auf die Stellenplananträge der Verwaltung zur Beschleunigung wird verwiesen.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird die Prioritätenliste sowie die nun vorgenommene Auswertung evaluiert. In diesem Zug werden eine Abschätzung der zu erwartenden Kosten für den weiteren Ausbau aufgestellt und Beschleunigungsmaßnahmen

formuliert. Außerdem wird der Themenblock Barrierefreiheit in Hinblick auf weitere wichtige Aspekte fortgeschrieben, die in der ÖPNV-Wegekette von Bedeutung sind (z.B. Informationsbereitstellung, Zwei-Sinne-Prinzip).

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:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 192/2022 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Antrag Nr. 192/2022 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 17

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 (Vorlagennr. 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 auf ungewisse Zeit vertagt. Der Tagesordnungspunkt soll erst wieder in die UVPA-Sitzung aufgenommen werden, wenn das Ergebnis aus dem Gespräch mit dem Parkhausbetreibenden vorliegt.

Der Antragsteller erklärt sich hiermit einverstanden.

Abstimmung:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich, wird dieser Tagesordnungspunkt auf ungewisse Zeit vertagt. Der Tagesordnungspunkt soll erst wieder in die UVPA-Sitzung aufgenommen werden, wenn das Ergebnis aus dem Gespräch mit dem Parkhausbetreibenden vorliegt.

Der Antragsteller erklärt sich hiermit einverstanden.

Abstimmung:

vertagt

TOP 18

613/195/2022

Umwidmung der Bundesstraße B4 in Erlangen zur Kreisstraße - Prüfauftrag

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Bundesstraße B4, die von der Stadtgrenze Nürnberg bis zur BAB A73 durch Erlangen verläuft und sich zwischen Südkreuzung bis zur BAB-Anschlussstelle Erlangen Bruck in städtischer Baulast befindet, hat in den vergangenen Jahren ihre verkehrliche Bedeutung erheblich verändert. Insbesondere durch den Ausbau der A3 und des Autobahnkreuzes Fürth / Erlangen nutzt der Durchgangsverkehr in hohem Maße die Bundesautobahnen A 3 und A 73, der Verkehr auf der B4 zwischen den BAB-Anschlussstellen Tennenlohe und Bruck besteht überwiegend aus Ziel- und Quellverkehr nach Erlangen.

Nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) § 2 Abs. 4 ist eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohl vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung). Folglich wäre die B4 zwischen AS Tennenlohe und AS Bruck als Kreisstraße abzustufen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Projekte Stadt-Umland-Bahn und Radschnellweg Erlangen – Nürnberg beide entlang der heutigen B4 / Äußere Nürnberger Straße geführt werden sollen. Um erhebliche bauliche Eingriffe in das FFH / Natura 2002 Gebiet Brucker Lache zu vermeiden ist es daher unumgänglich, Teile der vierstreifigen Bundesstraße 4 / Nürnberger Straße südlich der Erlanger Südkreuzung für diese Projekte zu nutzen.

Welche Möglichkeiten hierfür bestehen unter Berücksichtigung der weiterhin bestehenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der B4 war ein wichtiger Untersuchungsschwerpunkt des Projektes „Verkehrskonzept Erlangen Süd“. Erste belastbare Zwischenergebnisse hierfür liegen zwischenzeitlich vor (s. auch Vorlage 613/194/2022) und wurden der Staatlichen Straßenbauverwaltung, vertreten durch die Regierung von Mittelfranken und das Staatlichen Bauamt Nürnberg, vorgestellt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass ein Rückbau von Teilen der westlichen Fahrbahn zugunsten der Projekte StUB und Radschnellweg unter Beibehaltung der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr möglich ist. Hierfür müssten u. a. an der östlichen Fahrbahn ein Fahrstreifen addiert sowie eine Anpassung des Verkehrssystems erfolgen, insbesondere die Einrichtung einer signalgeregelten Kreuzung anstelle der heutigen mittels einer Brücke geführten Südspange. Anpassungen am Verkehrssystem wären auch ohne das Projekt StUB sinnvoll, um auf die aus dem Masterplan FAU Südgelände resultierende Stadtentwicklung hinsichtlich Verkehrsinfrastruktur reagieren zu können.

Nach Einschätzung der Vertreter der Staatlichen Straßenbauverwaltung sind die vorliegenden Ergebnisse aus dem „Verkehrskonzept Erlangen Süd“ bei der Abstimmung der weiteren Planungsschritte mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr als zuständige Behörde für eine Bundesstraße trotzdem kritisch zu bewerten. Grund hierfür sei, dass zwar im Bereich der B4 die Leistungsfähigkeiten nachgewiesen wurde, sich aber durch das vorgestellte Lösungskonzept trotzdem eine Qualitätsabnahme gegenüber der heutigen Situation für den Kfz-Verkehr ergeben würde. Darüber hinaus hat die Straße ihre Funktion als Bundesstraße gemäß FStrG inzwischen verloren.

Vorgeschlagen wurde daher eine genaue Prüfung der Verkehrsbedeutung und der Netzfunktion dieses Straßenabschnittes. In einer ersten Einschätzung geht die Verwaltung von einer Kreisstraße aus. Damit würde nicht nur die Planungshoheit auf die Stadt Erlangen übertragen, sondern auch die Baulastträgerschaft.

Die Vertreter der Staatlichen Straßenbauverwaltung und der Stadtverwaltung Erlangen sind sich einig über den grundsätzlichen Bedarf einer Abstufung der B4 zu einer Kreisstraße im Abschnitt zwischen den Bundesautobahnen A 3 und A 73. Die genaue Kilometrierung/ Abgrenzung der Baulastgrenze müsste noch im Detail abgestimmt werden. Der genaue

Zeitplan für eine Umwidmung ist aktuell nicht prognostizierbar (vgl. mind. 9 Monate), da u.a. das Verfahren zu einer Abstufung nicht eindeutig festgelegt ist.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Voraussetzung für den Beginn eines derartigen Umwidmungsverfahrens und die Detailverhandlungen bzgl. Abgrenzung und Zustand der zu übergebenden Baulast ist ein Grundsatzbeschluss des Stadtrates. Basierend hierauf würden sich Stadtverwaltung und Staatsbauverwaltung weiter abstimmen bzgl. der Notwendigkeit und der Auswirkungen einer Umstufung der B4. Dies betrifft insbesondere auch die Klärung, welche weiteren Konsequenzen sich aus der Übertragung der Baulast damit langfristig für die Stadt Erlangen ergeben.

Für die formelle Einleitung des Verfahrens wäre dann ein weiterer noch zu fassender Stadtratsbeschluss erforderlich.

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

Protokollvermerk:

Der Tagesordnungspunkt wurde als Einbringung behandelt und wird in die kommende Stadtratssitzung am 27.10.2022 als Beschluss verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt,

- zu prüfen, wie sich die veränderte Verkehrssituation auf Verkehrsbedeutung der jetzigen Bundesstraße B4 zwischen BAB A73 und BAB A3 und die damit verbundene Klassifizierung der Straße auswirkt;
- mit der Staatlichen Straßenbauverwaltung abzustimmen, ob in der Folge eine Umstufung vorzunehmen wäre;
- aufzuzeigen, welche verbundenen Rahmenbedingungen und Folgen sich aus dem möglichen Wechsel der Baulast ergeben.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Tagesordnungspunkt wurde als Einbringung behandelt und wird in die kommende Stadtratssitzung am 27.10.2022 als Beschluss verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt,

- zu prüfen, wie sich die veränderte Verkehrssituation auf Verkehrsbedeutung der jetzigen Bundesstraße B4 zwischen BAB A73 und BAB A3 und die damit verbundene Klassifizierung der Straße auswirkt;
- mit der Staatlichen Straßenbauverwaltung abzustimmen, ob in der Folge eine Umstufung vorzunehmen wäre;
- aufzuzeigen, welche verbundenen Rahmenbedingungen und Folgen sich aus dem möglichen Wechsel der Baulast ergeben.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 19

613/194/2022

Verkehrskonzept Erlangen Süd - Vorstellung von Zwischenergebnissen

Mitte 2021 wurde das Büro ZIV- Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH mit der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes Erlangen Süd / B4 beauftragt. Ziel der Untersuchung war, die verkehrlichen Auswirkungen der StUB bei einer Sperrung der Nürnberger Straße für den MIV, vor allem aber Lösungsansätze für eine Führung der StUB auf der B4 zur Minimierung der baulichen Eingriffe in die Brucker Lache zu entwickeln. Hierfür wurde das Verkehrsmodell der Stadt Erlangen in Abstimmung auf die Verkehrsuntersuchungen des ZV StUB auf das Jahr 2035 fortgeschrieben und basierend hierauf unterschiedliche Varianten einer zukünftigen Verkehrsführung auf und im Umfeld der B4 simuliert.

Zwischenzeitlich liegt eine Variante als Zwischenergebnis vor, die seitens der Gutachter zur Umsetzung empfohlen wird. Diese wurde bereits Vertretern der Staatlichen Straßenbauverwaltung auf Expertenebene am 27.07.22 vorgestellt und von diesen als umsetzbar bewertet (s. Anlage 1). Voraussetzung für die Umsetzung ist aber voraussichtlich die Umwidmung der B4 zu einer Kreisstraße (s. Vorlage 613/195/2022), um die Planungshoheit auch für den Streckenabschnitt außerhalb der Erlanger OD-Grenze (Übergang der Baulast) zu erhalten.

In der Sitzung werden die Gutachter den aktuellen Bearbeitungsstand des Verkehrskonzeptes vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen.

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

Protokollvermerk:

Herr Gutachter Diehleman hält eine Präsentation über das Verkehrskonzept Süd – Vorstellung von Zwischenergebnissen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Gutachter Diehleman hält eine Präsentation über das Verkehrskonzept Süd – Vorstellung von Zwischenergebnissen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 20

31/152/2022

Erlangen als nationale Modellregion für Wasserstoff- und Klimatechnologie Antrag 219/2021 der CSU-Stadtratsfraktion

1. Ergebnis/Wirkungen

Die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie wird ein wesentlicher Teil der Mobilität und der Energieversorgung der Zukunft sein.

Die Metropolregion Nürnberg hat das Ziel ein starkes Kompetenzcluster für Wasserstofftechnologien auszubilden. Das Wasserstoffzentrum Bayern H2B bündelt die Wasserstoffaktivitäten der gesamten Metropolregion.

Die Stadt Erlangen hat die Chance als Universitäts- und Technologiestandort ein wichtiger Teil dessen zu sein.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

Die ESTW sind (Mit-)Gründungsmitglied des H2.B-Wasserstoffzentrum Bayern und offen für weitere Zusammenarbeiten und Partnerschaften. Sie verfolgen das Ziel des Kompetenzaufbaus in den Bereichen Stationäre Anwendungen, Wasserstoff-Mobilität (Antriebstechnologie) und Brennstoff / -beimischung in Erdgasnetzen und bei der Stromerzeugung. Ein Engagement in diesen Bereichen und der Einstieg in konkrete Projekte ist abhängig von den wirtschaftlichen Gegebenheiten, Fördermöglichkeiten und darstellbaren Rahmenbedingungen. Um Entwicklungswege mitzugestalten bzw. umzusetzen sind weitere Investitionen und Ressourcen nötig, um Konzepte im Bereich der Wasserstofftechnologien und der Energieerzeugung (auch vor Ort) als Voraussetzung für die Herstellung von grünem Wasserstoff zu entwickeln.

3. Prozesse und Strukturen

Die Geschäftsstelle des Nachhaltigkeitsbeirat hat zugesagt die beiden Foren des Nachhaltigkeitsbeirats „Energie“ und „Industrie, Innovation und Infrastruktur“ zu einer gemeinsamen Sitzung, möglichst im November, anzufragen. Die Erlanger Stadtwerke sollen dazu eingeladen werden.

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Arlt, bis zu seiner Emeritierung 2018 Inhaber des Lehrstuhls für Thermische Verfahrenstechnik an der Universität Erlangen – Nürnberg, hat angeboten, in einem Impulsreferat Ideen für konkrete Handlungsoptionen zur modellhaften Wasserstoff-Anwendung aufzuzeigen.

Gemeinsames Ziel soll es sein, Ideen für lokale Pilotprojekte zu entwickeln.

Thematisch soll der Prozess anfangs offen sein für die gesamte Bandbreite möglicher Modellprojekte in der Wasserstofftechnologie, also Erzeugung, Transport, Verteilung und Nutzung. Ebenso für mögliche Partner, neben den ESTW, wie Siemens Energy, die Friedrich-Alexander-Universität, das Helmholtz-Institut für Erneuerbare Energien sowie Unternehmen wie z.B. Hydrogenious LOHC Technologies und Einrichtungen der Metropolregion, insbesondere das Wasserstoffzentrum Bayern H2B.

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.

Die Verwaltung wird beauftragt das Thema wie beschrieben weiter zu bearbeiten und über die Entwicklungen regelmäßig zu berichten.
Der Fraktionsantrag Nr. 219/2021 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Die Verwaltung wird beauftragt das Thema wie beschrieben weiter zu bearbeiten und über die Entwicklungen regelmäßig zu berichten.
Der Fraktionsantrag Nr. 219/2021 der CSU-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 21

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Höppel fragt an, ob ein Bericht über die Wasserversorgung der Stadt Erlangen zu erhalten ist.

Folgende Fragen stehen hierbei im Vordergrund:

- woher wird das Wasser bezogen
- wieviel Wasser kommt aus dem Westen und wieviel aus dem Osten (bzw. aus den eigenen Brunnen)
- wie hat sich die Selbst- und Fremdversorgungsquote in den letzten Jahren entwickelt

Die Verwaltung sagte zu, das Anliegen an die ESTW zu übermitteln sowie um eine Mitteilung des Ergebnisses in einer der folgenden UVPA-Sitzungen.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Höppel fragt an, ob ein Bericht über die Wasserversorgung der Stadt Erlangen zu erhalten ist.

Folgende Fragen stehen hierbei im Vordergrund:

- woher wird das Wasser bezogen
- wieviel Wasser kommt aus dem Westen und wieviel aus dem Osten (bzw. aus den eigenen Brunnen)
- wie hat sich die Selbst- und Fremdversorgungsquote in den letzten Jahren entwickelt

Die Verwaltung sagte zu, das Anliegen an die ESTW zu übermitteln sowie um eine Mitteilung des Ergebnisses in einer der folgenden UVPA-Sitzungen.

Sitzungsende

am 18.10.2022, 18:20 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Knahn

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: