Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich- 4

Vorlagendokumente

TOP Ö 1.1 Stand und Planungen Fußverkehr

Mitteilung zur Kenntnis 613/226/2023 7

Anlage 1 - Fußwegenetz und Mängelkartierung Innenstadt und Tennenlohe 613/226/2023 9

TOP Ö 1.2 Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Mitteilung zur Kenntnis VI/189/2023 11

Übersicht offene Fraktionsanträge UVPA April 2023 VI/189/2023 12

TOP Ö 1.3 Buswartehäuschen Siemens Med / Hartmannstraße; Anfrage Stadtrat Dr. Richter

Mitteilung zur Kenntnis VI/190/2023 15

TOP Ö 2 Innenstadtentwicklung Erlangen - Neufassung der Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt

Beschlussvorlage 610.3/056/2022/1 17

2023-03-14_Flyer_DinLang_Richtlinie_Sondernutzungen 610.3/056/2022/1 20

TOP Ö 3 Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beschlussvorlage 611/129/2022 22

Anlage 1: Schreiben des Universitätsklinikums Erlangen vom 04.05.2022 611/129/2022 29

Anlage 2: Übersicht über die räumliche Abgrenzung der Gebiete mit Planungsbedürfnis, Auszug aus der Masterplanung des UK ER 2018 611/129/2022 34

TOP Ö 4 Entsiegelung von städtischen Plätzen; hier: Prioritätenliste

Beschlussvorlage 611/134/2022/1 35

Anlage 1 Steckbriefe mit Priorisierung 611/134/2022/1 40

Anlage 2 Antrag der Grüne Liste-Stadtratsfraktion Nr. 023/2023 vom 13.03.2023 611/134/2022/1 77

TOP Ö 5 Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Housing Area hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB

Beschlussvorlage 611/154/2023 78

Anlage1 611/154/2023 82

Anlage2 611/154/2023 83

TOP Ö 6 Vorplanung: Rad-/Fußweg-Lückenschluss am Bolzplatz Hüttendorf am Main-Donau-Kanal

Beschlussvorlage 613/210/2023 84

Anlage 1 - Vorplanung 613/210/2023 87

Anlage 2 - geprüfte Varianten 613/210/2023 88

TOP Ö 7 Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen - Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen

Beschlussvorlage 613/211/2023 89

Anlage 1 - Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen 613/211/2023 92

TOP Ö 8 Antrag Nr. 323/2022 des Ortsbeirates Tennenlohe "Fahrradweg von der Weinstraßenbrücke über die A3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf"

Beschlussvorlage 613/213/2023 93

Anlage 1: Antrag Nr. 323/2022 des Ortsbeirats Tennenlohe 613/213/2023 96

TOP Ö 9 Verbreiterung des Geh-/Radweges in der Fürther und Eltersdorfer Straße mit barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen "Weidenweg" und "Am Kreuzstein"; hier: Beschluss der Vorplanung
Beschlussvorlage 613/214/2023 97
Anlage 1 - Räumlicher Umgriff der Maßnahme 613/214/2023 101
Anlage 2 - Fotos Bestandszustand 613/214/2023 102
Anlage 3 - Ausschnitt Plannetz Radverkehr 2030 613/214/2023 107
Anlage 4 - Vorplanung 613/214/2023 108
TOP Ö 10 Barrierefreier Ausbau Haltestelle Bruck Kirche und Anpassungen der LSA Fürther Straße/Felix-Klein-Straße
Beschlussvorlage 613/216/2023 115
Anlage 1: Lageplan Fürther Straße/Felix-Klein-Straße 613/216/2023 118
TOP Ö 11 Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 7: Klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung
Beschlussvorlage 613/220/2023 119
Anlage 1: Auszug Protokoll Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022 TOP 7 613/220/2023 122
TOP Ö 12 Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 6: Energiesparender Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung
Beschlussvorlage 613/222/2023 123
Anlage 1: Auszug Protokoll Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022 TOP 6 613/222/2023 126
TOP Ö 13 Metropolradweg: Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes
Beschlussvorlage 613/225/2023 127
Anlage 1 - Ergebnisse der Realisierbarkeitstudie 613/225/2023 130
Anlage 2 - Projektphase II: Konzeption und Kosten 613/225/2023 142
Anlage 3 - überarbeitetes Diskussionspapier zum weiteren Vorgehen 613/225/2023 149
Anlage 4 - OB-Schreiben vom 17.03.2023 613/225/2023 155
TOP Ö 14 Bessere Kennzeichnung des Fußgängerbereichs in der Lindnerstraße, Antrag Nr. 105/2022 der SPD-Fraktion
Beschlussvorlage 614/049/2022 156
Antrag Nr. 105/2022 der SPD-Fraktion 614/049/2022 158
Lindnerstraße - Plan 614/049/2022 159
TOP Ö 15 Entwicklungen am Dechsendorfer Weiher; Fraktionsantrag ÖDP-Fraktion Nr. 203/2020 vom 04.10.2020
Beschlussvorlage 614/055/2022 161
Antrag 203_2020 ÖDP Entwicklungen am Dechsendorfer Weiher 614/055/2022 164
TOP Ö 16 Bericht zu Tempo 30 St2259 in Röttenbach und Hemhofen; Antrag 307/2022 der CSU-Fraktion
Beschlussvorlage 614/064/2023 166
Anlage 1: Antrag Nr. 307/2022 der CSU-Fraktion 614/064/2023 168
Anlage 2: Antrag Nr. 307/2022 der CSU Fraktion (Anhang) 614/064/2023 169
Anlage 3: Anträge Tempo 30 614/064/2023 170
TOP Ö 17 Antrag der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn zum Thema Fluglärm
Beschlussvorlage 31/186/2023 171
Protokoll Bürgerversammlung Kriegenbrunn 19.10.2022 31/186/2023 173

TOP Ö 18 Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude - Bereich Städtische Gebäude
Beschlussvorlage 31/184/2023 177
Leitfaden nachhaltige Gebäude 31/184/2023 180

Einladung

Stadt Erlangen

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

4. Sitzung • Dienstag, 25.04.2023 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

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

1.	Mitteilungen zur Kenntnis	
1.1.	Stand und Planungen Fußverkehr	613/226/2023
1.2.	Bearbeitungsstand Fraktionsanträge	VI/189/2023
1.3.	Buswartehäuschen Siemens Med / Hartmannstraße; Anfrage Stadtrat Dr. Richter	VI/190/2023

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

2.	Innenstadtentwicklung Erlangen - Neufassung der Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt	610.3/056/2022/1
3.	Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen	611/129/2022
4.	Entsiegelung von städtischen Plätzen hier: Prioritätenliste	611/134/2022/1
5.	Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Housing Area hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB	611/154/2023

6.	Vorplanung: Rad-/Fußweg-Lückenschluss am Bolzplatz Hüttendorf am Main-Donau-Kanal	613/210/2023
7.	Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen - Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen	613/211/2023
8.	Antrag Nr. 323/2022 des Ortsbeirates Tennenlohe: Fahrradweg von der Weinstraßenbrücke über die A3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf	613/213/2023
9.	Verbreiterung des Geh-/Radweges in der Fürther und Eltersdorfer Straße mit barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen "Weidenweg" und "Am Kreuzstein"; hier: Beschluss der Vorplanung	613/214/2023
10.	Barrierefreier Ausbau Haltestelle Bruck Kirche und Anpassungen der LSA Fürther Straße/Felix-Klein-Straße	613/216/2023
11.	Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 7: Klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung	613/220/2023
12.	Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 6: Energiesparender Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung	613/222/2023
13.	Metropolradweg: Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes	613/225/2023
14.	Bessere Kennzeichnung des Fußgängerbereichs in der Lindnerstraße, Antrag Nr. 105/2022 der SPD-Fraktion	614/049/2022
15.	Entwicklungen am Dechsendorfer Weiher; Fraktionsantrag ÖDP-Fraktion Nr. 203/2020 vom 04.10.2020	614/055/2022
16.	Bericht zu Tempo 30 St2259 in Röttenbach und Hemhofen; Antrag 307/2022 der CSU-Fraktion	614/064/2023
17.	Antrag der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn zum Thema Fluglärm	31/186/2023
18.	Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude - Bereich Städtische Gebäude	31/184/2023
19.	Anfragen	

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 18. April 2023

STADT ERLANGEN
gez. Dr. Florian Janik
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

Die Sitzungsunterlagen können auch unter www.ratsinfo.erlangen.de abgerufen werden.

Ö 1.1

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/226/2023**

Stand und Planungen Fußverkehr

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2030 hat sich die Stadt Erlangen dazu bekannt, den Fußverkehr als wichtigen Faktor für die Klima- und Verkehrswende zu fördern. Hierfür sollen mehr Menschen zum Zu-Fuß-Gehen animiert werden und gleichzeitig weitere Wegedistanzen zurücklegen. Der Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehr soll bis 2030 deutlich erhöht werden (Modal Split). Nach aktuellen Erfahrungen anderer Städte hat der Fußverkehr im Rahmen der Corona-Maßnahmen bereits zugenommen, dieser Trend soll nun fortgesetzt und verstärkt werden.

In Erlangen ist hier die besondere Herausforderung, dass vor allem Fuß- und Radverkehr häufig deutlich unterdimensionierte Infrastruktur gemeinsam nutzen müssen. Während der Radverkehr mit Radbeauftragtem und diversen Gremien (z.B. AG Rad, Radlerhearing etc.) bereits eine deutliche Unterstützung vor allem im Zusammenhang mit dem motorisierten Verkehr erhält, ist dies beim Fußverkehr noch nicht der Fall. Eine erste Verbesserungsmaßnahme soll daher die Änderung der AG Rad in eine AG Nahmobilität sein, um auch die Belange der schwächsten Gruppe im Verkehr stärker zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Erarbeitung des VEPs 2030 wurden für die Stadtteile Innenstadt und Tennenlohe Fußwege erster und zweiter Ordnung ermittelt und auf Mängel geprüft. Auf dieser Basis wurde ein Handlungs- und Umsetzungskonzept zur Verbesserung der Situation des Fußverkehrs erstellt (Maßnahmenliste mit Priorisierung – siehe Anlage 1). Vorrangiges Ziel ist es, Mängel auf den Hauptachsen zu beseitigen, um diese auf die Bedürfnisse der Zu-Fuß-Gehenden anzupassen.

In der Innenstadt betrifft dies z.B. Straßenumgestaltungen im Sinne von Shared Space sowie das Thema Aufparken auf Gehwegen, aber auch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Lichtsignalanlagen. In Tennenlohe handelt es sich u.a. um die Verbesserung von Querungsstellen, Maßnahmen zum Wegeausbau und um Gehwegabsenkungen.

Die Umsetzung verschiedener Maßnahmen ist in Bearbeitung. Für die beiden Plangebiete wird aktuell in Zusammenarbeit mit den weiteren Fachstellen eine Liste mit kleinen Maßnahmen für den Fußverkehr erstellt. Diese sollen im laufenden Geschäft umgesetzt werden.

Die Netzplanung soll in den kommenden Jahren für die weiteren Stadtteile Schritt für Schritt erweitert werden. Ziel ist die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes (inklusive Maßnahmenliste mit Priorisierung) für die Gesamtstadt, um die Infrastruktur gezielt zu verbessern.

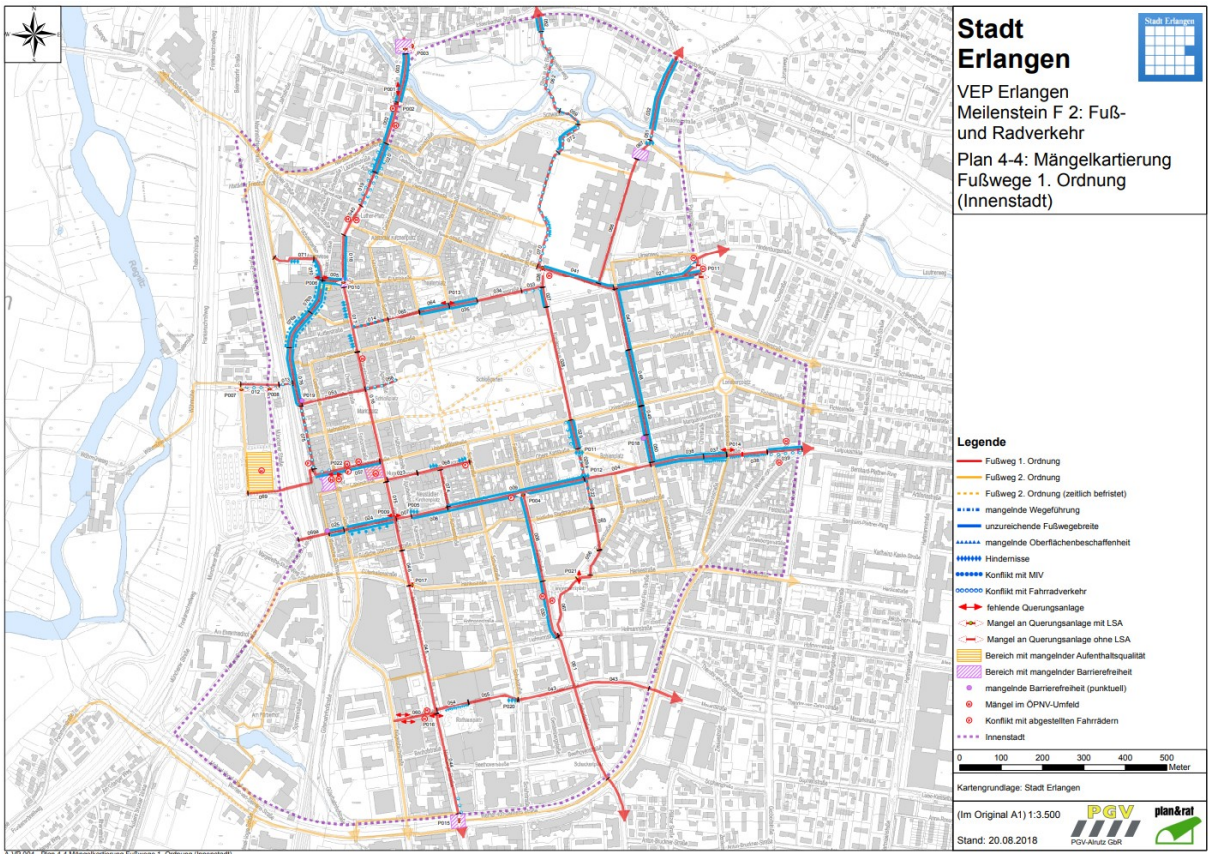
Außerdem soll eine Fußverkehrskampagne gestartet werden, um das Potenzial des Zu-Fuß-Gehens zu vermitteln und über Aktivitäten im Bereich des Fußverkehrs zu informieren. Diese soll wechselseitig ausgerichtet sein und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit, zielgruppenorientiert) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) zielen. Durch eine Evaluation wird geprüft inwiefern die angestrebten Ziele erreicht werden konnten. Die Ausschreibung zur Vergabe soll noch dieses Jahr erfolgen. Hierüber wird der UVPA im Rahmen einer Beschlussvorlage rechtzeitig informiert.

Anlagen:
1 – Fußwegenetz und Mängelkartierung Innenstadt und Tennenlohe

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

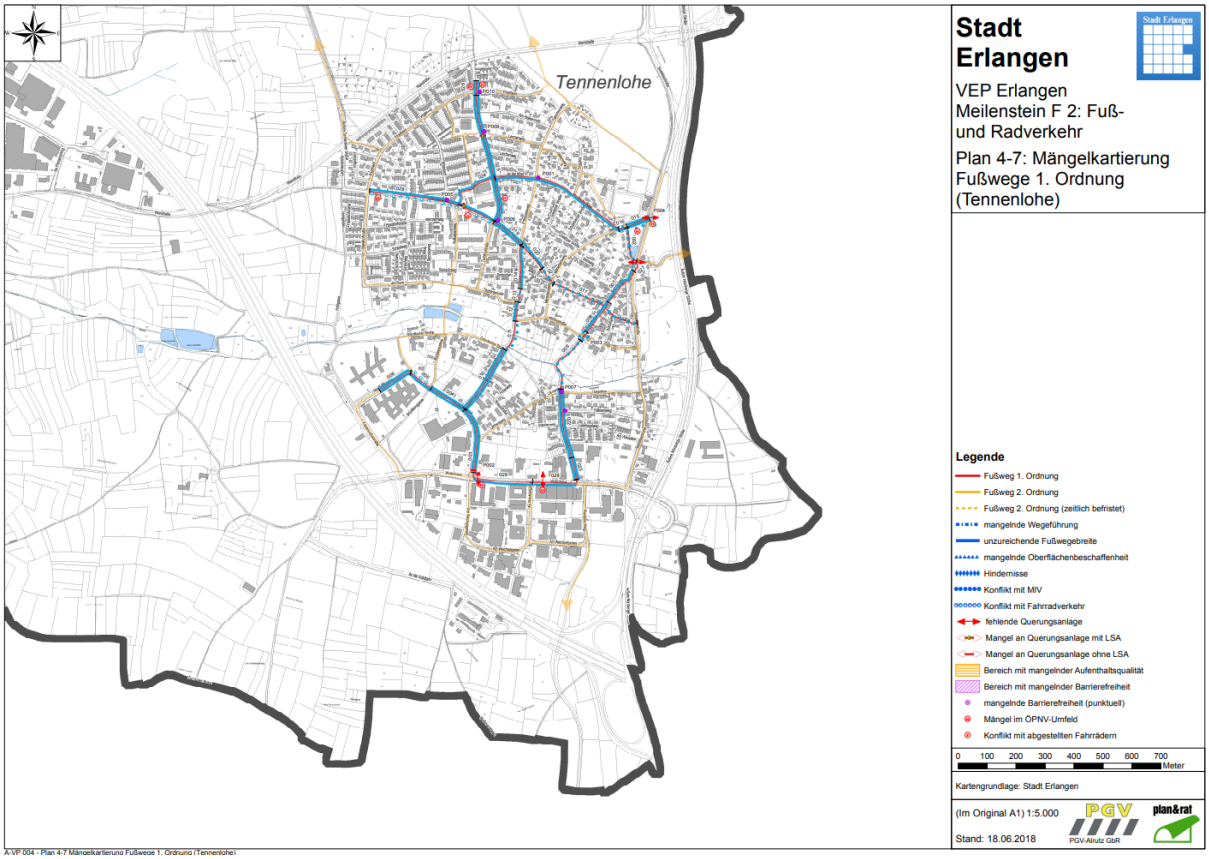
Ö 1.1

Anlage 1:



Hauptverbindungen 1. Ordnung, Innenstadt Erlangen				
Abschnitts-Nr.	Punkt. Nr.	Abschnitt-Beginn Abschnitt-Ende	Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel	Priorität
002		Bayreuther Str. zw. Hauptstr. und Bushaltestelle Haagstraße	Rillenplatten verlegen	1
002		Bayreuther Str. zw. Hauptstr. und Bushaltestelle Haagstraße	Warteunterstand einrichten, Sitzmöglichkeiten einrichten, Rillenplatten verlegen	1
010		Fuchsengarten zw. Zufahrt Kaufland Parkhaus und Westl. Stadtmauerstr.	bauliche Trennung von der Fahrbahn	1
011		Fuchsengarten zw. E-Werk und Engelstr.	Aufenthaltsqualität erhöhen	2
011		Fuchsengarten zw. E-Werk und Engelstr.	Aufenthaltsqualität erhöhen	2
012		Gerberei zw. Parkplatzstraße und Münchener Straße	Trennung von Fuß- und Radverkehr	2
013		Gerbereitunnel und Rampenauffahrt	Ordnungskontrollen	1
014		Glockenstraße zw. Theaterstraße und Hauptstraße	zulässige Breite Außengastronomie überprüfen	1
015		Hauptstraße zw. Südlicher Stadtmauerstraße und Marktplatz	Ordnungskontrollen	1
016		Hauptstraße zw. Marktplatz und Heuwaagstraße	Ordnungskontrollen	1
017		Hauptstraße zw. Heuwaagstr. und Engelstr.	zulässige Breite Außengastronomie prüfen;	1

Abbildung 1: Fußwegenetz und Mängelkartierung in der Innenstadt (Auszug); Quelle: VEP 2030 sowie Mängelkartierung im Rahmen des VEP



Hauptverbindungen 1. Ordnung, Tennenlohe				
Abschnitts-Nr.	Punkt. Nr.	Abschnitt-Beginn Abschnitt-Ende	Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel	Priorität
	P003	Branderweg/Herringstr.	Anlage eines Gehwegs	1
003		Am Wolfsmantel zw. Wetterkreuz und Dornbergstr.	Aufparkbereich klar abmarkieren	1
	P009	Saidelsteig/Lärchenweg	Bordsteinabenkungen	2
	P010	Saidelsteig/Vogelherd	Bordsteinabenkungen	2
	P006	Lachnerstraße/Saidelsteig	Bordsteinabenkungen herstellen	2
	P007	Leitensteig/Lannersberg/Hutgraben	Bordsteinabenkungen herstellen	2
	P008	Leitensteig/Falknersweg	Bordsteinabenkungen herstellen	2
	P001	An der Wied/Franzosenweg	Bordsteinabsenkungen	2
	P005	Lachnerstraße/Böhmlach	Bordsteinabsenkungen herstellen	2
024		Saidelsteig zw. An der Wied und Lachnerstr.	ebene Oberfläche herstellen	2
029		Wetterkreuz zw. Am Weichselgarten und Am Wolfsmantel	ehem. Roten Radweg aufheben	2
028		Wetterkreuz zw. Leitensteig und Am Weichselgarten	ehem. Roten Radweg aufheben, Mittelinsel anlegen, Wetterschutz,	2
013		Franzosenweg zw. Täublingstr. und Heuweg	Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325)	2

Abbildung 2: Fußwegenetz und Mängelkartierung in Tennenlohe (Auszug); Quelle: VEP 2030 sowie Mängelkartierung im Rahmen des VEP

Ö 1.2

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Referat VI	Referat für Planen und Bauen	**VI/189/2023**

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

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.

Anlagen: Übersicht Bearbeitungsstand

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 1.2

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 25.04.2023

Referat I / EB 77

Referat II / Amt 23

derzeit keine offenen Fraktionsanträge

Referat VI und Amt 61

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
203/2020	04.10.2020	ÖDP	Entwicklungen am Dechsendorfer Weiher	VI / 61	gemeldet für Tagesordnung
033/2022	18.02.2022	FDP	Moratorium Parkplatzabbau Innenstadt	VI/61	vertagt UVPA 09/ + 10/2022 neue Meldung nach Gesprächen mit Parkhausbetreibern
046/2022	08.03.2022	Grüne Liste	Planung einer Treppe zur Schwabach mit Sitzstufen, westlich der Brücke der Bayreuther Straße	VI/61	in Bearbeitung vorauss. 2. Quartal 2023 mit BV zu Planung WWA
096/2022	26.04.2022	SPD Fraktion	Quote geförderte Wohnungen	VI/61	UVPA 12/22 vertagt interne Abstimmung
105/2022	10.05.2022	SPD Fraktion	Bessere Kennzeichnung des Fußgängerbereichs in der Lindnerstraße	VI/61 mit: VI/66	gemeldet für Tagesordnung
152/2022	12.09.2022	Stadtteilbeirat Süd	Verkehrsentwicklungsplan Erlanger Süden	VI/61	in Bearbeitung
167/2022	07.10.2022	Seniorenbeirat	Bericht im Seniorenbeirat zur Aufhebung von Aufparkregelungen auf Gehwegen	VI/61	in UVPA 03/2023 abgesetzt

Übersicht offene Fraktionsanträge
zum UVPA 25.04.2023

292/2022	03.11.2022	Grüne Liste	Antrag: Rezertifizierung als fahrradfreundliche Kommune - Handlungsempfehlungen	VI/Radbeauf-tragter	in Bearbeitung
295/2022	08.11.2022	CSU Fraktion SPD Fraktion	temporäres Parkhaus am Großparkplatz In-nenstadt	VI/61	gemeldet für Tagesordnung
298/2022	16.11.2022	ödp Fraktion	Verordnung der Stadt Erlangen über Parkge-bühren (Parkgebührenordnung) Erhöhung der Parkgebühren auf den maximal zulässigen Höchstbetrag	VI/61	in Bearbeitung
305/2022	24.11.2022	SPD Fraktion	Antrag Radverkehr Dechsendorf: Kreuzungen Weisendorfer Straße / Brühl und Weisendor-fer Straße / Hemhofener Straße: Umsetzung von Verbesserungen für den Radverkehr auf Radverbindung Erlangen - Heßdorf	VI/61	in Bearbeitung vorauss. 3. Quartal 2023
307/2022	24.11.2022	CSU Fraktion	Bericht zu Tempo 30 St2259 in Röttenbach und Hemhofen	VI/61	gemeldet für Tagesordnung
313/2022	30.11.2022	Stadtteilbeirat Alterlangen	Ortstafeln für Alterlangen	VI/61 mit: OBM/13	gemeldet für Tagesordnung
316/2022	06.12.2022	CSU Fraktion	Umgestaltung Zollhausplatz	VI/61 mit: II/WA	in Bearbeitung
323/2022	15.12.2022	Ortsbeirat Tennenlohe	Fahrradweg von der Weinstraßenbrücke über die A 3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf	VI/61	gemeldet für Tagesordnung
325/2022	29.12.2022	Klimaliste Erlan-gen	Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen	VI/61	gemeldet für Tagesordnung
023/2023	13.03.2023	Grüne Liste	Antrag zum UVPA am 14.03.23 TOP Ö 14 Entsiegelung von städtischen Plätzen	VI/61	gemeldet für Tagesordnung
033/2023	27.03.2023	Ortsbeirat Frau-enaurach	TOP 6: Beschilderung in der Von-Lenters-heim-Straße: Antrag des Ortsbeirates Frauenaurach / Neu-ses auf Ergänzung eines Zusatzschildes in der Von-Lentersheim-Straße	VI/61	in Bearbeitung
036/2023	27.03.2023	Klimaliste Erlan-gen	Antrag Tempo 30 Gebbertstraße Höhe Frühförderung Kinderhilfe (Kreuzung Hof-mannstraße)	VI/61	in Bearbeitung

Übersicht offene Fraktionsanträge
zum UVPA 25.04.2023

Referat VII / Amt 31

Antrag Nr.	Datum	Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
167/2021	29.06.2021	Gem. Fraktionsantrag der Klimaliste und Grünen Liste Stadtratsfraktion	Fraktionsantrag: zum StR 24.07.2021 "Autofreies Wochenende im Rahmen der Deutschlandtour 2021"	Amt 31	in Bearbeitung
229/2021	04.10.2021	SPD Stadtratsfraktion	Antrag: Autofreie Sonntage auch nach der Deutschlandtour	Amt 31	in Bearbeitung
025/2022	08.02.2022	Klimaliste Erlangen	Antrag: Bewerbung des CO_2-Minderungsprogramms/Wattbewerbs in den Bussen der ESTW	Amt 31	in Bearbeitung
057/2022	15.03.2022	Grüne Liste Stadtratsfraktion	Antrag: Photovoltaik in Erlangen voranbringen; Standortanalyse und Kriterien-Katalog für PV-Anlagen	Amt 31	in Bearbeitung
061/2022	17.03.2022	SPD Stadtratsfraktion	Antrag: Effizienzhaus-40-Standard als Mindeststandard für Neubauten prüfen	Amt 31	in Bearbeitung
103/2022	06.05.2022	Klimaliste Erlangen	Antrag: Großflächige Warming Stripes auf einem öffentlichen Platz in Erlangen	Amt 31	in Bearbeitung
265/2020	08.10.2022	SPD Stadtratsfraktion	Antrag an die Arbeitsprogramme der Referate V und VII Klimawandel aus sozialer und Genderperspektive	Amt 31	in Bearbeitung
133/2022	26.07.2022	Grüne Liste	Aktueller Stand der Klimaanpassung in Erlangen	Amt 31	in Bearbeitung
165/2022	29.09.2022	Freie Demokraten	Antrag zum Stadtrat: Klima-Checks der Beschlussvorlagen um CO2-Bilanz ergänzen	Amt 31	in Bearbeitung

Ö 1.3

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Referat VI	Referat für Planen und Bauen	**VI/190/2023**

Buswartehäuschen Siemens Med / Hartmannstraße; Anfrage Stadtrat Dr. Richter

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Herr Stadtrat Dr. Richter hat bei der Verwaltung um Informationen bezüglich der Planung von Buswartehäuschen und der Absenkungen von Gehwegen bzgl. Barrierefreiheit im Bereich Siemens Med / Hartmannstraße gebeten.

Hierzu informiert die Verwaltung wie folgt:

In der **Gebbertstraße** sind an den Haltestellen „Mozartstraße“, „Anton Bruckner Straße“ und „Berliner Platz“ jeweils an beiden Bussteigen Wartehallen vorhanden.
An der Haltestelle „Röthelheimbad“ ist eine Wartehalle stadteinwärts vorhanden (stadtauswärts ist kein Platz für eine Wartehalle).
An der Haltestelle „Gleiwitzerstr.“ ist stadtauswärts ebenfalls eine Wartehalle vorhanden. In stadteinwärtiger Richtung wird am neuen barrierefreien Bussteig durch die Fa. Ströer voraussichtlich dieses Jahr noch eine Wartehalle aufgestellt.

In der **Allee am Röthelheimpark** sind bereits 4 Wartehallen vorhanden, wo ein entsprechender Bedarf vorhanden ist. An den übrigen Bussteigen sind mangels Bedarf (geringe Einsteigerzahlen) keine Wartehallen vorgesehen.

An der **Markuskirche** sind bereits 3 Wartehallen vorhanden. Nur am Bussteig stadtauswärts in der Drausnickstraße kann wegen des sehr schmalen Bussteigs keine Wartehalle aufgestellt werden.

An der **Haltestelle „Röthelheimbad Ost“ in der Hartmannstraße** in Fahrtrichtung Süden kann wegen des schmalen Bussteigs an der barrierefreien Busbucht keine Wartehalle aufgestellt werden. Es besteht aber die Möglichkeit unter dem Vordach im Eingangsbereich des Bades zu warten.

An der Haltestelle **„Siemens Med“** auf der Westseite (stadtauswärts) sind Bussteig, Geh- und Radweg sehr schmal und es verläuft eine sehr große Fernwärmeleitung unter dem Bussteig. Daher kann keine Buswartehalle aufgestellt werden. Auf der Ostseite (stadteinwärts) ist in unserer Planung die Fläche für eine Wartehalle berücksichtigt worden. Die ESTW sind hierüber informiert worden. Das Aufstellen einer Wartehalle liegt im Ermessen der ESTW, bisher liegt der Verwaltung keine Information hierüber vor.

Zur Thematik Gehwegabsenkungen / Barrierefreiheit plant die Verwaltung eine gesonderte Mitteilung zur Kenntnis, um den UVPA grundsätzlich über das Vorgehen bei dieser sehr wichtigen Thematik zu informieren.

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
IV. Zum Vorgang

Ö 2

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Ref VI / 61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**610.3/056/2022/1**

Innenstadtentwicklung Erlangen - Neufassung der Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	27.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

33, 63, 61, WA, 23, 24, 66, EB77, Stadtteilbeirat Innenstadt, Interessensvertretung Einzelhandel und Gastronomie

Vorangegangene Beschlüsse:

610.3/008/2020	Innenstadtentwicklung Erlangen Grundsatzbeschluss zum weiteren Vorgehen mit Sondernutzungen im Innenstadtbereich	UVPA	19.01.2021	9:0	Einstimmig
610.3/025/2021	Innenstadtentwicklung Erlangen Anfrage (Grüne Liste): Sachstand zur Regelung der Sondernutzung im Innenstadtbereich	UVPA	15.06.2021	MZK	---
610.3/042/2022	Innenstadtentwicklung Erlangen Maßnahmenkonzept zum zukünftigen Vorgehen bei Sondernutzungen im Innenstadtbereich	Stadtrat	19.05.2022	48:0	Einstimmig
610.3/056/2022	Innenstadtentwicklung Erlangen – Neufassung der Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt	UVPA	17.01.2023		Vertagt

I. Antrag

Die Neufassung der Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt (siehe Anlage) wird beschlossen. Die Richtlinie führt die wichtigsten gestalterischen und verkehrsrelevanten Kriterien auf, welche es bei der Beantragung von Sondernutzungen im Bereich der Innenstadt zu beachten gilt und löst mit Beschlussfassung die bisher gültige Richtlinie ab.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Rahmenbedingungen für Sondernutzungen wie Außengastronomie und Warenauslagen haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Dem Wunsch aus der Politik und Öffentlichkeit nach einer Anpassung des Sondernutzungsverfahrens wurde Rechnung getragen. Ein entsprechendes Maßnahmenkonzept zum zukünftigen Umgang mit Sondernutzungen im Innenstadtbereich wurde im Mai 2022 beschlossen (https://ratsinfo.erlangen.de/to0050.asp?__ktonr=5056122). Eine Maßnahme aus dem Konzept sieht die Überarbeitung und Aktualisierung der Gestaltungsrichtlinie vor.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die aktualisierte Richtlinie dient zukünftig als Bewertungsgrundlage für die neuen Sondernutzungsanträge im Innenstadtbereich. Sie wird als Faltblatt veröffentlicht und ersetzt die bisherige Richtlinie in Form einer Broschüre.

Die Anforderungen an Sondernutzungen in der Innenstadt wurden deutlich reduziert und nach verschiedenen Themenbereichen stichpunktartig und übersichtlich dargestellt.

Beispielhafte Bilder helfen dabei, die Inhalte zu veranschaulichen und die Anforderungen an die Sondernutzungen besser nachvollziehen zu können. Weiterhin wurde darauf geachtet, die Texte möglichst in einfacher Sprache zu formulieren und somit sprachliche Barrieren abzubauen. In dem neuen Entwurf werden die gestalterischen und verkehrsrelevanten Kriterien übersichtlich und getrennt voneinander dargestellt.

Für die gestalterische Beurteilung wird weiterhin das Amt für Stadtplanung und Mobilität (Sachgebiet Stadterneuerung und Stadtgestaltung) vom Bürgeramt beteiligt.

Die im Maßnahmenkonzept enthaltene Idee der „Öffnungsklausel“ wurde aufgenommen. Wesentliches Kriterium für eine positive Bewertung ist die hohe Qualität der geplanten Sondernutzung für den innerstädtischen Bereich und ein deutlicher Attraktivitätszugewinn für den betroffenen Straßenzug.
Dies bietet im zukünftigen Umgang mit Sondernutzungen deutlich mehr Raum für Flexibilität, Kreativität und alternative Gestaltungsideen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Richtlinie tritt mit Beschluss in Kraft. Das Faltblatt wurde entsprechend dem neuen Corporate-Design der Stadt Erlangen gestaltet und wird unmittelbar nach dessen Rollout veröffentlicht.

Da noch offene Fragen zur klären waren, hat am 08.03.2023 ein Gesprächstermin stattgefunden, zu dem die Ausschussmitglieder und Beiratsmitglieder eingeladen waren. Die offenen Fragen konnten geklärt werden. Es mussten keine inhaltlichen Änderungen an der Neufassung der Gestaltungsrichtlinie vorgenommen werden. Es sollte lediglich ein Bild bei den Sonnenschirmen ausgetauscht werden. Dies wurde von der Verwaltung umgesetzt (vgl. Anlage).

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

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 2

Werbeständer und Menütafeln

z. B. Klapptafeln, Werbefiguren, Fahnen, Menütafeln



Leitziel
Wahrung des öffentlichen, durchlässigen Stadtraums und Vermeidung einer optischen Überfrachtung

Regelung zum Umgang mit Webeständern
- Werbeständer jeglicher Art sind unzulässig (Ausnahme Menütafeln)

Gestaltungsregeln für Menütafeln
- Auswahl hochwertiger Produkte
- Angemessene Dimensionierung (Richtmaß 0,4 m²)
- In der Regel maximal zwei Menütafeln
- Aufstellung innerhalb der Sondernutzungsfläche

Hinweis
Sofern keine Sondernutzungsfläche für Außengastronomie vorgesehen ist, sind Menütafeln direkt am Eingang zu platzieren.

Bodenbeläge und Beleuchtung

z. B. Teppiche, Matten, Podeste Tischlichter, Lichterketten, Strahler

Leitziel
Wahrung des hochwertigen, öffentlichen Stadtraums und Vermeidung des Eindrucks von privaten Flächen

Regelung zum Umgang mit Bodenbelägen
- Bodenbeläge jeglicher Art sind unzulässig

Gestaltungsregeln für Beleuchtung
- Stimmiges Gesamtbild
- Indirekte, untergeordnete Beleuchtungsquellen
- Vermeidung von dominanter Wirkung auf den Straßen-/Stadtraum
- Zurückhaltende Lichtfarbe

Hinweis
Aus besonderen Gründen (z.B. Barrierefreiheit) können Podeste ausnahmsweise geduldet werden.
Beleuchtete Werbeanlagen sind nicht Teil dieser Richtlinie und bedürfen einem Bauantrag.



Einfriedungen und Begrünungen

z. B. Pflanzemente, Zäune, Sichtschutz, Geländer, Ketten

Leitziel
Wahrung des öffentlichen, durchlässigen Raums und Vermeidung des Eindrucks von privaten Flächen

Gestaltungsregeln für Begrünungen
- Stimmiges Gesamtbild
- Auswahl hochwertiger Produkte
- Zurückhaltende Gestaltung
- Lichter Abstand bei Begrünungselementen mind. 2m
- Auswahl von klimafreundlichen Pflanzen

Gestaltungsregeln für Einfriedungen
- In der Regel Unzulässigkeit von Einfriedungen jegl. Art

Hinweis
Aus Gründen der Verkehrssicherheit können Abgrenzungen ausnahmsweise geduldet werden. Sofern keine Sondernutzungsfläche für Außengastronomie vorgesehen ist, sind Begrünungselemente an der Fassade zu platzieren.



Verkehr und Sicherheit

z. B. Öffentlicher Verkehr, Feuerwehrzufahrten, Stellflächen, Fluchtwege



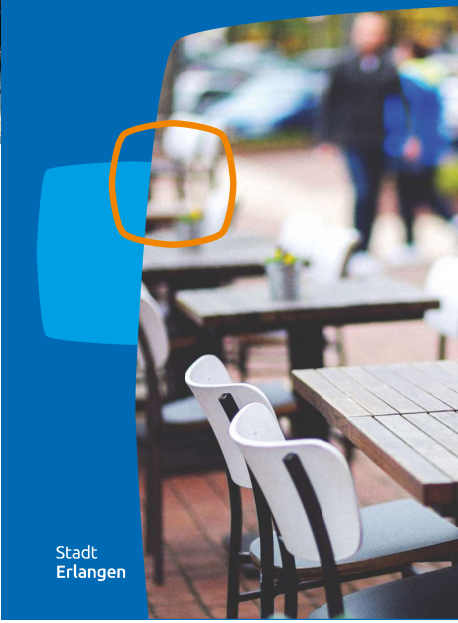
Leitziel
Wahrung des sicheren Verkehrsflusses im öffentlichen Raum

Anforderungen
- Vermeidung von Behinderungen des öffentlichen Verkehrs
- Freihaltung von Rettungs- und Fluchtwegen
- Einhaltung von Restgehweg- und Fahrbahnbreiten:
  mind. 1,5 m bei Gehwegen
  mind. 2,5 m bei Geh- und Radwegen
- Vermeidung von weitläufigen und gefährlichen Querungsstellen
- Bestuhlung von Plätzen nur im Randbereich
- Schutz von Sondernutzungsflächen auf Fahrbahnen durch verkehrssichere Absperrungen

Gestaltungsrichtlinie

für Sondernutzungen in der Innenstadt

erlangen.de/sondernutzung



Stadt **Erlangen**

Die Stadt Erlangen legt Wert auf ein hochwertiges Stadtbild. Daher gelten für Sondernutzungen wie Außenbestuhlung oder Warenauslagen gestalterische Rahmenbedingungen. Dieser Leitfaden stellt die wesentlichen gestalterischen Ansprüche, die in der Stadt gelten, übersichtlich dar. Er gibt den Antragsteller*innen zugleich eine konkrete Handlungsempfehlung, um Sie bei Planung und Umsetzung von Ausstattungen für die Sondernutzung zu unterstützen.

Hinweise zur Anwendung
Die Richtlinie stellt die Grundlage für die gestalterische Beurteilung von Sondernutzungen dar. Sie gilt auf allen Straßen, Wegen und Plätzen der Erlanger Innenstadt, sofern sie in der Baulast der Stadt Erlangen stehen und dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Der genaue Geltungsbereich ist der Übersichtkarte zu entnehmen. Die Stadt entscheidet im pflichtgemäßen Ermessen. Bei jeder beantragten Sondernutzung handelt es sich um eine Einzelfallbetrachtung. In begründeten Fällen sind Ausnahmen von den Grundsätzen möglich. Wesentliches Kriterium ist hierbei die hohe Qualität der Sondernutzung und ein deutlicher Attraktivitätszugewinn im Quartier. Temporäre Aktionen und Veranstaltungen (Dauer unter 14 Tagen) sowie Wochenmärkte, Stadtfeste o. Ä. sind von der Richtlinie nicht berührt.

Beantragung und Kontakt
Alle in dieser Richtlinie behandelten Sondernutzungen sind beim Bürgeramt der Stadt Erlangen mit vollständigen Unterlagen (Antrag, Lageplan, Bilder und Angaben zu Material und Farbe der gewünschten Elemente etc.) einzureichen.

Ansprechpartner
Bürgeramt / Abt. Öffentliche Sicherheit und Ordnung
Rathausplatz 1, Zimmer 233
Telefon: 09131/86-2768
veranstaltungen@stadt.erlangen.de

Das Antragsformular sowie weitere Informationen und Kontakte auch zu anderen Sondernutzungen finden Sie im Internet unter: www.erlangen.de/sondernutzung

Möblierung

z. B. Stühle, Bänke, Tische, Hocker

Leitziel
Qualitativ hochwertige, dem Stadtraum untergeordnete Gestaltung

Gestaltungsregeln für Möblierung
- Stimmiges Gesamtbild
- Hochwertige Produktauswahl
- Zurückhaltende Farbgebung

Hinweis
Die Außenbestuhlung darf weder gestapelt, abgedeckt noch gelagert werden. Absicherungen (Ketten etc.) müssen verkehrssicher angebracht werden und dürfen keine Gefahr darstellen.



Überdachungen

z. B. Sonnenschirme, Sonnensegel



Leitziel
Qualitativ hochwertige, dem Stadtraum untergeordnete Gestaltung

Gestaltungsregeln für Überdachungen
- Einheitliche Gestaltung (Material, Form, Farbe etc.)
- Hochwertige Produktauswahl
- Der Umgebung entsprechende Dimensionierung (i.d.R. kleiner als 12m²)
- Zurückhaltende Farbwahl
- Maximal untergeordnete Werbeaufdrucke

Hinweis
Markisen bedürfen in der Regel eines Bauantrags.
Der Einbau ortsfester Verankerungen (z.B. Bodenhülsen) bedarf einer Aufgrabungsgenehmigung.

Warenauslagen

z. B. Warenständer, Warentische, Vitrinen, Kleiderpuppen, Schaukästen

Leitziel
Wahrung des hochwertigen, durchlässigen und geordneten Stadt- und Straßenbilds

Gestaltungsregeln für Warenauslagen
- Auswahl hochwertiger Produkte
- Zurückhaltende Farbgebung
- Angemessene Dimensionierung
- Vermeidung von dominanter Werbung
- Ausdehnung der Warenfläche max. ⅓ der Ladenfront
- Ausrichtung in der Regel entlang der Fassade

Hinweis
Große Warentische sind zur Darbietung von Blumen, Obst, Gemüse etc. ausnahmsweise zulässig.
In diesem Fall ist eine Ausdehnung der Warenfläche von max. ⅔ der Ladenfront zulässig.





Der räumliche Geltungsbereich bezieht sich auf die historische Innenstadt im Bereich der ehemaligen Stadt- und Zollmauer sowie der südlichen Stadterweiterung bis zur Henkestraße, dem Lorlebergviertel und der Nürnberger Straße einschließlich des Beşiktaş- und des Rathausplatzes.

Herausgeber
Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Bildnachweis
Stadt Erlangen, pixabay.com, pexels.com, unsplash.com

Druck
FLYERALARM GmbH
Februar 2023
Diese Publikation ist auf 100 % Recyclingpapier gedruckt.

Ö 3

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI / 61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**611/129/2022**

Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
23, 31, 37, 63, 66, EB773, EBE, PET
Stadtteilbeirat zur Information

Bisherige Behandlung in folgenden Gremien:

Bisherige Behandlung in folgenden Gremien: Bisherige Behandlung in den Gremien:	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Präsentation und Vorstellung "Masterplan Universitätsklinikum Erlangen"	Stadtrat	26.04.2018	Ö	Beschluss	mehrheitlich
Fraktionsantrag der Grünen Liste (Nr. 059/2018): Gespräche mit dem Uniklinikum über geeignete Erweiterungsflächen auch außerhalb des jetzigen Klinikgeländes	UVPA	25.09.2018	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen (mit Änderungen)
Entwicklung Universitätsklinikum Erlangen; Weiteres Vorgehen ruhender Verkehr	UVPA	22.01.2019	Ö	Beschluss	mehrheitlich angenommen
Bebauungsplan Nr. 475 – Nordwestlich des Lorlebergplatzes; Aufstellungsbeschluss	UVPA	22.01.2019	Ö	Beschluss	einstimmig

I. Antrag

1. Die Stadt Erlangen nimmt die Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen zustimmend zur Kenntnis.
   Die Verwaltung wird beauftragt, das Universitätsklinikum Erlangen, die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und das Staatliche Bauamt bei der Fortschreibung und Umsetzung der Masterplanung weiterhin zu unterstützen.

2. Die im Sachbericht unter Pkt. 3 aufgeführten Fachbelange zur Masterplanung sind in den weiteren Abstimmungs- und Planungsprozessen und bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Die Dienststellen des Freistaates werden gebeten, die Stellungnahme der Stadt bei den weiteren Planungen zugrunde zu legen und einzuarbeiten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Übergeordnetes Ziel des Universitätsklinikums ist weiterhin die Standortsicherung und der Ausbau des Uniklinikums in der Innenstadt Erlangens. Die Stadt Erlangen begrüßt und unterstützt diese Planungen zur Weiterentwicklung der medizinischen Einrichtungen in der Innenstadt. Damit wird auch die Stadt Erlangen als Medizinstandort mit Maximalversorgung gestärkt.
Die Masterplanung Universitätsmedizin wurde 2017 / 2018 als konzeptionelle Grundlage für die Weiterentwicklung der klinischen Innenstadtstandorte erarbeitet. Die Ergebnisse der Masterplanung wurden bereits am 26.04.2018 im Stadtrat vorgestellt.
Die Verwaltung wurde beauftragt, das Universitätsklinikum beratend zu unterstützen und die nächsten Planungsschritte einzuleiten. Im UVPA am 25.09.2018 wurde aufgezeigt, inwieweit die Masterplanung mit dem bestehenden Bauplanungsrecht vereinbar ist bzw. in welchen Quartieren für die Umsetzung der Masterplanung ein Planungsbedürfnis besteht. Dies ist insbesondere in drei Gebieten der Fall, um eine nachhaltige städtebauliche Weiterentwicklung und Ordnung zu gewährleisten, u.a. im Gebiet nordwestlich des Lorlebergplatzes (siehe o.g. Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 475).

Mit Schreiben vom 04.05.2022 (siehe Anlage 1) hat das Universitätsklinikum um eine Stellungnahme der Stadt Erlangen zur Masterplanung von 2018 gebeten – unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Planungen und Maßnahmen. Das Universitätsklinikum Erlangen wurde zur vorliegenden Beschlussvorlage beteiligt.

Die nun vorliegende Stellungnahme ist Grundlage für zukünftige Planungen auf städtebaulicher und hochbaulicher Ebene. Die Verwaltung wird die zuständigen Gremien des Stadtrates in geeigneter Art und zu einem passenden Zeitpunkt informieren und soweit erforderlich zur Beschlussfassung vorlegen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

a) Masterplanung Universitätsmedizin

Die Masterplanung Universitätsmedizin ist als informelles Entwicklungskonzept zu verstehen, um den Standort in der Innenstadt zu sichern und diesen an die zukünftigen Anforderungen einer modernen Universitätsklinik anzupassen.
Aufbauend auf den funktionalen und technischen Anforderungen der einzelnen Nutzungsbereiche (Uniklinik / Forschung / Lehre / Verwaltung etc.) wurde ein Gesamtkonzept insbesondere unter Berücksichtigung einer verbesserten Betriebsorganisation erarbeitet. Als Ergebnis der Masterplanung sind an den verschiedenen Standorten im Bereich der Innenstadt bauliche Entwicklungen, Umnutzungen oder Neubauplanungen beabsichtigt.

b) Planungen und Projekte seit Abschluss der Masterplanung

Nordgelände:
Bereits zur Erarbeitung der Masterplanung waren einzelne, bereits vor 2017 geplante Bauvorhaben „gesetzt“ und wurden in die Masterplanung einbezogen:

Das Zentrum für Physik und Medizin (ZPM) der Max-Planck-Gesellschaft sowie die Erweiterung des Forschungscampus Nord mit den Gebäuden TRC II, III und IV, nachdem das TRC I bereits 2014 errichtet worden war.
Das ZPM sowie das TRC IV befinden sich inzwischen im Rohbau und sind damit im Stadtbild bereits ablesbar. Dafür wurde ein Teil des Westflügels der ehem. Hupfla abgebrochen.
Die Gebäude TRC II und III befinden sich derzeit in der Planungsphase.
Entgegen der vorherigen Planung eines Komplettabbruchs soll der Mittelteil des Hupfla-Gebäudes erhalten bleiben und zu einem „Erinnerungs- und Zukunftsort" ausgebaut werden. Derzeit wird hierfür ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb durchgeführt. Das Ergebnis des Wettbewerbs wird Mitte 2023 vorliegen.

Mobilität und ruhender Verkehr:
Im Rahmen der Masterplanung wurden vom Universitätsklinikum auch Verkehrsuntersuchungen beauftragt, deren Bestandteil auch eine Mitarbeiterbefragung war. Im Ergebnis steht, dass für die Unikliniken ein hoher ungedeckter Stellplatzbedarf gesehen wird.

Zwei in der Masterplanung vorgesehene Parkhausstandorte (an der Hindenburgstraße sowie südlich des Aromagartens) wurden bereits näher untersucht. In der Gesamtbetrachtung aller Rahmenbedingungen (städtebauliche, bauplanungsrechtliche, landschaftsplanerische und wirtschaftliche Gründe) ist das Universitätsklinikum zu dem Ergebnis gekommen, dass Parkhäuser an beiden Standorten nicht umsetzbar sind.

Eine Maßnahme ist die seit 01.01.2022 von der Stadt Erlangen eingerichtete „Kliniklinie" 299, eine schnelle, kostenlose ÖPNV-Verbindung vom Großparkplatz zu den Klinikstandorten, welche sich auch hinsichtlich der Betriebszeiten an den Bedürfnissen (z.B. Schichtzeiten) des Universitätsklinikums orientiert.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Stadt Erlangen nimmt zur Masterplanung nachstehend Stellung und wird diese Belange auch in den zukünftigen Planungen berücksichtigen.

Grundsätzliche Anforderungen an die Masterplanung und Rahmenbedingungen für die weitere Planung:

Städtebau / Denkmalschutz: Neubauplanungen müssen sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung einfügen. Auf Einzeldenkmäler und Denkmalnähe ist Rücksicht zu nehmen.

Mobilität: Der im Rahmen der Masterplanung ermittelte Stellplatzbedarf kann aus Sicht der Stadt nicht vollständig durch den Bau von Parkierungsanlagen ausgeglichen werden. Daher sind alternative Lösungen zu suchen und zu prüfen. In den Verkehrsuntersuchungen zur Masterplanung sind unter anderem alternative Maßnahmen benannt, die durch das Universitätsklinikum auch ohne Mitwirkung externer Akteure, wie z.B. Maßnahmen im Informationsmanagement und im Betrieblichen Mobilitätsmanagement, umgesetzt werden können. Dadurch hat das Universitätsklinikum die Möglichkeit, eine wirkungsvolle und umweltfreundliche Personenmobilität zu fördern. Die Anpassung des Tarifsystems und die Optimierung der Stellplatzvergabe können auch dazu beitragen, die vorhandenen Stellplätze so effizient wie möglich zu verteilen. Auch im Bereich des Rad- und Fußverkehrs gibt es Maßnahmen, die das Universitätsklinikum umsetzen kann. So kann durch die Bereitstellung hochwertiger Radabstellanlagen an geeigneten Standorten und hochwertiger Umkleiden die Motivation gefördert werden, mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz zu fahren und auf den Pkw zu verzichten.
Die Stadt Erlangen hat mit der eingeführten kostenlosen Buslinie vom Großparkplatz zu den Uni-Kliniken in der Innenstadt (sog. Kliniklinie 299) bereits eigene Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit umgesetzt. Darüber hinaus ist vorgesehen, zum nächsten Fahrplanwechsel 2023/2024 einen kostenlosen ÖPNV in der Innenstadt anzubieten und mit einer Citylinie das Ge-

biet noch besser zu erschließen. Ziel ist vor allem eine bessere Erreichbarkeit der Kliniken vom Großparkplatz (zukünftig Regnitzstadt) sowie vom Schienenverkehr (SPNV). Weitere Maßnahmen sind im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorgesehen, der derzeit erarbeitet wird.

Die Aufrechterhaltung und Verbesserung des vorhandenen Fuß- und Radwegesystems ist bei allen zukünftigen Planungen zu berücksichtigen. Die Gewährleistung der Mindestgehwegbreite im Straßenraum ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (auch aus der Patientengruppe) eine unerlässliche Voraussetzung für ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Baumschutz: Vorhandene Bäume – insbesondere Großbäume – sind zu erhalten. Für zu fällende, geschützte Bäume sind gleichwertige standortgerechte Ersatzpflanzungen zu leisten (Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung, Baumschutzverordnung). Es sind hierfür entsprechende große Freiflächen vorzusehen und Freiflächengestaltungspläne zu erstellen.

Freiflächen: Freihaltung vorhandener Freiräume, sorgsamer Umgang mit Grund und Boden – d.h. Neubauten eher „in die Höhe“ als in die Fläche, Freihaltung von Frischluftschneisen, v.a. im Nordgelände.

Klimaschutz / Klimaanpassung**:** Vorsorge gegen Starkregenereignisse, vorsorgender Hitzeschutz und Berücksichtigung von Schwammstadtelementen

Artenschutz (§44 BNatSchG): Da an allen Gebäuden, auf Freiflächen sowie an und in Bäumen gesetzlich geschützte Tiere, z.B. Vögel, Fledermäuse, Zauneidechsen etc. vorkommen können, ist für jeden Bauabschnitt ein artenschutzrechtliches Gutachten inkl. Vermeidungs- sowie Ausgleichsmaßnahmen für die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vorzulegen.

Bodenschutz: Im Rahmen der Planung ist eine Klärung der Altlastensituation erforderlich.

Gewässerschutz: Bei allen Standorten ist das nach WHG bestehende Versickerungsgebot von Niederschlagswasser zu beachten. Hierfür sind entsprechende Bodengutachten mit Altlastenuntersuchung im Bereich der Versickerungsflächen sowie die Bewertung der Versickerungsfähigkeit der gesättigten Bodenzone erforderlich.

Erstellung eines Energie- und Gebäudekonzeptes im Hinblick auf eine klimaschonende, effiziente Energieversorgung, möglichst hohe Gebäudeenergiestandards, eine nachhaltige Bauweise, die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien.

Immissionsschutz: Für die Baumaßnahmen sowie für die späteren Nutzungen ist zu berücksichtigen, dass in direkter Nachbarschaft ggf. sensible Nutzungen vorhanden sind (Krankenhäuser, Pflegeanstalten), für die sehr geringe Immissionsgrenzwerte gelten.
Für Parkhäuser, Tiefgaragen oder andere geräuschintensive Anlagen (z.B. BHKW, Klimaanlagen etc.) sind Schallschutzgutachten auf Grundlage der TA Lärm erforderlich. Sofern auf umliegenden Straßen mit starken Verkehrszunahmen zu rechnen ist, ist außerdem die Fernwirkung des von dem Vorhaben generierten Verkehrs schalltechnisch zu untersuchen. Ein Verzicht auf Maßnahmen (aktiver oder passiver Schallschutz) ist nur aus gewichtigen Gründen möglich. Für Gebäude, die schutzbedürftige Räume (z.B. Büros, Patientenzimmer) enthalten, ist die Wirkung von Verkehrslärm auf das Gebäude und die möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen zu prüfen. Schon jetzt wird auf die notwendigen Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen während der Baumaßnahmen hingewiesen.

Wie bereits im UVPA am 25.09.2018 (Vorlagen-Nr. 611/236/2018) dargestellt, sieht die Masterplanung insbesondere in den drei folgenden Gebieten umfangreiche Änderungen vor (räumliche Abgrenzung siehe Anlage 2):

1) Nordgelände
2) Stammgelände (zw. Schlossgarten und Bismarckstraße)
3) Bereich Forschungscampus Ost

In diesen Gebieten sieht die Stadt Erlangen auf Grund der geplanten Bauvorhaben der Masterplanung ein dringendes Planungsbedürfnis, um eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Ordnung zu gewährleisten und die weitere bauliche Entwicklung der Uni-Kliniken zu unterstützen. Dabei sind alle erforderlichen, schutzwürdigen Belange zu prüfen, zu berücksichtigen und ggf. zu konkretisieren. Diese sind insbesondere:

1) Nordgelände

- Städtisches Ziel ist eine geordnete bauliche Entwicklung und die Sicherung wesentlicher städtebaulicher Ziele, insbesondere des Erhalts des zentralen Grünzuges. Aufgrund der in der Zwischenzeit weit fortgeschrittenen baulichen Entwicklung des Nordgeländes und der bereits im Jahr 2004 eingeleiteten Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 252, die seit dem Jahr 2008 gleichwohl ruht, wird städtisch eine Wiederaufnahme der Bebauungsplanung gewährleistet, sobald und sofern durch das Universitätsklinikum Erlangen und die Dienststellen des Freistaates die hierfür erforderlichen Planungs- und Gutachtenleistungen beauftragt werden.
- Denkmalschutz: Erhalt der Einzeldenkmäler, Abstand und Höhenentwicklung der Neubauten zu vorhandenen Denkmälern, Abstimmung der Neubebauung bezügl. Fassadengestaltung in der Nähe von Baudenkmälern, Berücksichtigung von ggf. vorhandenen Bodendenkmälern
- Freiraum / Baumschutz: Schaffung eines durchgehenden Grünzugs für die Öffentlichkeit unter weitgehendem Erhalt des Baumbestandes, insbesondere von Großbäumen; die geplante Tiefgarage widerspricht dem Erhalt der vorhandenen Großbäume
- Beeinträchtigungen hinsichtlich Artenschutz, Klimaschutz, Bodenschutz, Hochwasserschutz durch die geplante Neubebauung südöstlich der Kopfklinik sowie die geplante Tiefgarage
- Immissionsschutz hinsichtlich vorhandener schutzbedürftiger Nutzungen
- Die Ergebnisse des Wettbewerbs „Erinnerungs- und Zukunftsort Heil- und Pflegeanstalt Erlangen“ und die weitere Entwicklung des Erinnerungs- und Zukunftsortes, insbesondere im Bereich der Grünflächen
- Verkehrliche Erschließung: Sicherung der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Straßen und Vermeidung bzw. Minimierung der hervorgerufenen Emissionen (insbes. hinsichtlich der Zufahrten zu Stellplätzen / Tiefgaragen), Schaffung eines öffentlich gewidmeten Wegesystems für Radfahrer und Fußgänger mit Anbindungen an das bestehende Wegenetz
- Ruhender Verkehr: Vermeidung von Eingriffen in den Baumbestand durch Tiefgaragen

2) Stammgelände (zwischen Schlossgarten und Bismarckstraße)

- Bei Neubauplanungen des Universitätsklinikums wird seitens der Stadt Erlangen ein Planungserfordernis gesehen. Die Festsetzungen des einfachen Baulinienplans Nr. 58 in Verbindung mit § 34 BauGB reichen nicht aus, um die städtebauliche Ordnung und eine nachhaltige Weiterentwicklung des Gebiets zu gewährleisten. Vor dem Hintergrund des seinerzeit geplanten Parkhauses in der Hindenburgstraße wurde daher auch die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 475 mit Beschluss des UVPA vom 22.01.2019 eingeleitet, dessen Verfahren gegenwärtig jedoch ruht, nachdem die Überlegungen für das Parkhaus aufgegeben wurden.
- Art der baulichen Nutzung (mit Auswirkungen auf die Schutzansprüche der bestehenden Nutzungen)
- Maß der baulichen Nutzung: überbaubare Grundstücksflächen, Gebäudehöhen, GRZ / GFZ
- Denkmalschutz / Ortsbild: Erhalt und Rücksichtnahme auf Einzeldenkmäler, Abstand und Höhenentwicklung der Neubauten zu vorhandenen Denkmälern bzw. Ensemblebereich, Blockrandbebauung bzw. Erhalt der Raumkante Bismarckstr. Westseite, Berücksichtigung von ggf. vorhandenen Bodendenkmälern
- Freiraum / Baumschutz: Erhalt der vorhandenen, öffentlich wirksamen Grünstrukturen, qualitativ hochwertige Durchgrünung des Baublocks

- Umweltschutz: Immissionsschutz hinsichtlich vorhandener schutzbedürftiger Nutzungen, Artenschutz, Klimaschutz, Bodenschutz
- Verkehrliche Erschließung: Die Errichtung eines Parkhauses in der Hindenburgstraße wird in Anbetracht der angestrebten Verkehrsreduzierung auf der Achse Neue Straße / Maximiliansplatz / Hindenburgstraße kritisch gesehen.

3) Forschungscampus Ost

- Bislang gibt es für das Gebiet keinen Bebauungsplan. Für die in der Masterplanung vorgesehenen baulichen Entwicklungen sind die Regelungen des § 34 BauGB nicht ausreichend. Um eine nachhaltige städtebauliche und hochbauliche Weiterentwicklung des Gebietes zu gewährleisten, ist eine Bauleitplanung erforderlich.
- Gewährleistung einer qualitätssichernden städtebaulichen Weiterentwicklung des Gebietes incl. Neuplanungen mithilfe eines Wettbewerbsverfahrens
- Maß der baulichen Nutzung: überbaubare Grundstücksflächen, Gebäudehöhen, GRZ / GFZ; hinsichtlich des Maßes der Nutzung ist auf die umgebende Bebauung, insbesondere die benachbarte villenartige Bebauung Rücksicht zu nehmen.
- Denkmalschutz / Ortsbild: Abstand und Höhenentwicklung der Neubauten zu vorhandenen Einzeldenkmälern, Berücksichtigung von Raumkanten. Die Bestandsgebäude auf dem Gelände der Philosophischen Fakultät wurden hinsichtlich ihrer Denkmalwürdigkeit überprüft. Es handelt sich hierbei um keine Baudenkmäler nach Art. 1 DSchG.
- Freiraum / Baumschutz: Erhalt des ortsbildprägenden Baumbestandes, insbesondere von Großbäumen; qualitativ hochwertige Durchgrünung des Baublocks; Schaffung von Freiräumen mit Aufenthaltsqualität
- Umweltschutz: Immissionsschutz hinsichtlich vorhandener schutzbedürftiger Nutzungen, Artenschutz, Klimaschutz, Bodenschutz
- Mobilität / Verkehrliche Erschließung: Der Standort für ein Parkhaus erscheint sinnvoll und umsetzbar; es sind konkretisierende Untersuchungen erforderlich (Lage, Kapazität, Nutzergruppen etc.); Schaffung eines öffentlich gewidmeten Wegesystems für Radfahrer und Fußgänger innerhalb des Baublocks

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

Anlagen:

Anlage 1: Schreiben des Universitätsklinikums Erlangen vom 04.05.2022
Anlage 2: Übersicht über die räumliche Abgrenzung der Gebiete mit Planungs-Bedürfnis, Auszug aus der Masterplanung des UK ER 2018

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 3 Anlage 1

Universitätsklinikum Erlangen

Abteilung für Molekulare Neurologie
in der Neurologischen Klinik
Leiter: Prof. Dr. med. Jürgen Winkler

Leitung
Telefon: 09131 85-39324
Fax: 09131 85-34672
E-Mail: juergen.winkler@uk-erlangen.de
Schwabachanlage 6, 91054 Erlangen

Öffentliche Verkehrsmittel:
Buslinie 290, Haltestelle Maximiliansplatz/Kliniken

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:
(bitte bei Antwort immer angeben)

04.05.2022

Abteilung für Molekulare Neurologie Schwabachanlage 6 91054 Erlangen

An den Oberbürgermeister
der Stadt Erlangen
Dr. Florian Janik
Stadt Erlangen
91051 Erlangen

An: | Kopie an: VI PMAIC +

Oberbürgermeister Posteingang
09. Mai 2022

ZM ☐ EB ☒

U-Entwurf ☐ Rücksprache ☐

N/Staatliches Bauamt, Leitender Baudirektor, Dieter Maußner, Bohlenplatz 18, 91054 Erlangen

Masterplanung Universitätsmedizin Erlangen: Stand Juni 2018
Auftraggeber: Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg (Dieter Maußner, Behördenleiter)

Universitätsklinikum Erlangen, Maximilianplatz 2, 91054 Erlangen
Friedich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Schloßplatz 4, 91054 Erlangen
Medizinische Fakultät der FAU Erlangen-Nürnberg, Krankenhausstraße 12, 91054 Erlangen

Sehr geehrter, lieber Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

wie im letzten Kontaktgespräch mit Ihnen, Vertretern der Stadt, dem Staatlichen Bauamt sowie der FAU Erlangen-Nürnberg besprochen, möchten wir um Zustimmung der Stadt Erlangen zum Masterplan „Universitätsmedizin“ mit der Aktualisierung der letzten 4 Jahre bitten. Für Ihr positives Signal zu diesem positiven „Abschluss“ der Masterplanung sagen wir ausdrücklich herzlichen Dank.

Der Masterplan wurde in seiner derzeitigen Form in Ihrem Beisein in Rahmen der 39. Aufsichtsratssitzung des Universitätsklinikums Erlangen am 15.12.2017 verabschiedet. In seiner Gesamtheit hatte der Aufsichtsrat die Masterplanung inklusive des Forschungscampus und der Verkehrskonzeption ausdrücklich als eine „stringente und zukunftsfähige Planung“ bezeichnet. Insbesondere wahrt die aktuelle Masterplanung städtebauliche Bedürfnisse mit der hochvernetzten, sich dynamisch entwickelnden Struktur des Universitätsklinikums im Innenstadtbereich. Wie von Ihnen und Ihrer Verwaltung gebeten, möchten wir zur konzeptionellen Ausgestaltung, dem aktuellen Status und den Entwicklungen der letzten vier Jahre Stellung beziehen.

Status quo

Das Universitätsklinikum Erlangen (UKER) und die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) sind engstens städtebaulich mit dem Innenstadtbereich Erlangens verzahnt und in den historischen Altstadtkern integriert. Vor diesem Hintergrund versucht der Masterplan die jeweiligen Bedürfnisse der Stadt, der FAU und des UKER zu betrachten, um konkret zukunftsorientiert das Universitätsklinikum und die Medizinische Fakultät von Seiten der Versorgung sowie Forschung und Lehre für die kommenden Jahrzehnte strategisch weiter zu entwickeln. Im Rahmen eines intensiven Abstimmungsprozesses mit der Stadt und allen Beteiligten wurde der Masterplan von 2017 bis 2018 entwickelt. Während der gesamten Projektbearbeitung wurden alle Beteiligten durch zahlreiche Ortstermine, Einzelabstimmungen, Arbeitssitzungen insbesondere mit dem Stadtplanungsamt und der Verkehrsplanung der Stadt Erlangen mit einbezogen. Durch diesen sehr engen, intensiven und konzeptionellen problemorientierten Austausch ist es zu dieser gemeinsamen Planung gekommen, die die Anregungen und Bedürfnisse der Stadt würdigt. An dieser Stelle sei konstatiert, dass die Masterplanung unter Vorbehalt der Finanzierung durch den Bayerischen Landtag im Falle staatlicher Baumaßnahmen bzw. des Universitätsklinikums im Falle von Eigenmaßnahmen steht. In der Masterplanung werden vier Handlungsfelder definiert, die entsprechend zeitlich ineinander verzahnt sich entwickeln.

Der von der Stadtverwaltung und Ihnen vorgebrachte Wunsch, insbesondere Anpassungen zu skizzieren, möchten wir sehr gerne nachkommen.

1. Quartier Nordgelände mit östlich sich anschließendem Forschungscampus Nord

Wie bereits in der Aufgabenstellung der Masterplanung festgehalten, galt der Forschungscampus Nord mit seinen Forschungsgebäuden TRC I, TRI II, TRC III und TRC IV als gesetzt, ebenfalls die Maßnahme externer Partner wie der Max-Planck-Gesellschaft mit dem Zentrum für Physik und Medizin (ZPM). An dieser Stelle möchten wir zusammenfassend den gegenwärtigen Stand auf dem Nordcampus beschreiben. Im ersten Bauabschnitt, der sich in unmittelbarer Nähe zur Patientenversorgung situiert, wurde ein erstes Forschungsgebäude *Translationales Research Center I* 2014 in Betrieb genommen, dies unter Federführung des Staatlichen Bauamtes Erlangen-Nürnberg. Insgesamt handelt es sich dabei um ein Leuchtturm-Forschungsgebäude nach Art. 91b GG. Entgegen der Annahme, den gesamten Nordcampus entsprechend dem damaligen Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs zu bebauen, wurde in einem sehr intensiv geführten Austausch mit der Stadt, der Max-Planck-Gesellschaft, der FAU Erlangen-Nürnberg und dem UKER ein gemeinsamer Entwurf von vier universitären Forschungsgebäuden mit dem Erhalt des zentralen Abschnittes des Nordflügels der Heil- und Pflegeanstalt (sog. Mittelresalit) im Sinne eines Gedenk- und Zukunftsortes angepasst. Durch den Verzicht des Universitätsklinikums auf das TRC V sowie gravierende Reduktionen von Flächen insbesondere für TRC II und TRC III von ca. 3.000 qm² Nutzfläche wurden die Bauanträge für das Zentrum für Physik und Medizin (Aktenzeichen 2019783-BA vom 19.12.2019) sowie vom TRC IV (Aktenzeichen 20191101-BA vom 13.02.2020) als westlichen Kristallisationspunkt des Nordcampus gemeinsam und erfolgreich auf den Weg gebracht.

In einem weiteren Art. 91b GG Leuchtturmverfahren gelang die erfolgreichen Einwerbung für das TRC II (CITABLE: *Center for Immunotherapy, Biophysics & Digital Medicine*) und damit erstmalig der direkte bauliche Brückenschlag zur klinischen Patientenversorgung zum Internistischen Zentrum respektive zum Deutschen Zentrum für Immuntherapie (DZI - www.dzi.uk-erlangen.de). Insbesondere die direkte Anbindung zusammen mit dem TRC I und dem Internischen Zentrum im Sinne eines *bed-to-bench* und *bench-to-bed* translationalen Forschungsansatzes, schaffen enorme Synergieeffekte in Bezug auf klinische Wissenschaften und Grundlagenwissenschaften. Die entsprechende Genehmigung durch die Regierung von Mittelfranken machte diese Umsetzung möglich, wobei wir mit der baulichen Gesamtfertigstellung im Dezember 2025 rechnen. Das erheblich verkleinerte TRC III (CARE-MED: *Center for AI-based Real-time Medical Diagnostics and Therapy*) wird aktuell im Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst für eine Antragstellung in einem erneuten Verfahren nach Art. 91b GG geprüft. Parallel zur baulichen Umsetzung dieser Forschungsgebäude finden intensive Abstimmungsprozesse in Bezug auf den von Dr. Skriebeleit skizzierten Gedenk- und Zukunftsort im Nordflügel der ehemaligen Heil- und Pflegeanstalt sowie den Bezirken Mittelfranken und Oberfranken und der FAU Erlangen-Nürnberg statt. Dieser im Zusammenhang der Masterplanung als gesetzter Forschungscampus wird nach aktueller Planung im Jahre 2027/28 vollzogen sein.

2. In den Handlungsfeldern der einzelnen Quartiere Nordgelände, Stammgelände und Zahnkliniken ergeben sich keine substanziellen Änderungen, wobei aktuell insbesondere die Fertigstellung des Funktionsbaus des Operativen Zentrums der Chirurgie sowie der gesamte OP-Bereich der Frauenklinik als große Baumaßnahmen im Quartier Stammgelände umgesetzt werden.

3. Für das Quartier Bismarckstraße Ost stehen dynamische Prozesse zukünftig in Aussicht, insbesondere dadurch, dass der Nordanteil dieses Geländes teilweise für wissenschaftliche und klinische Zwecke der Universitätsmedizin nutzbar wird. Durch Freizug dieser Flächen kann dieses Quartier auf der Grundlage der Masterplanung vom Universitätsklinikum genauer strukturiert werden, wobei dies in enger Absprache mit der Stadt und den Anwohnern geschehen muss. Der Forschungscampus Ost ermöglicht dabei unterschiedliche Nutzungen, die einerseits der Forschung dienen und andererseits die vorliegende verkehrskonzeptionelle Entwicklung sowie zusätzliche Unterbringung von Ausbildungszentren für Gesundheitsberufe beinhalten kann.

4a. Verkehrskonzept: Ruhender Verkehr
Grundvoraussetzung für die Betriebsorganisation sowie die zukunftsorientierte bauliche Entwicklung des UKER stellt die verkehrskonzeptionelle Einbindung des UKER in dem Innenstadtbereich von Erlangen dar. Die innerstädtische Positionierung sowie der Grundversorgungsauftrag des UKER stellen eine kontinuierliche, sich dynamisch entwickelnde Herausforderung dar, was durch gegenseitige, antizipierende Interaktion und Kommunikation geprägt sein muss. Parallel zur Masterplanung wurde ein Verkehrskonzept der Firmen SSP Consult GmbH und gevas humberg et partner GmbH in Absprache mit der

Stadt erstellt. Die verkehrskonzeptionelle Aufstellung für das UKER folgte dabei der Grundordnung der Masterplanung mit seinen vier Quartieren. Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes wurde offensichtlich, dass dem UKER ca. 1.500 Parkplätze für Patienten, Angehörige und Mitarbeiter fehlen. Durch die strukturelle, insbesondere durch die Stadt vorangetriebene Kliniklinie zwischen Großparkplatz und dem Maximiliansplatz wurde eine wesentliche verkehrliche Anbindung geschaffen. Aufgrnd der Planungserfordernisse stellte das Universitätsklinikum die Errichtung eines im Masterplan hinterlegten Parkhauses im Quartier Zahnkliniken (Hindenburgstraße West) zurück. Die bauliche und betriebswirtschaftlich zu vertretende Umsetzung eines Parkhauses im Bereich des Aromagartens (Quartier Bismarckstraße Ost) gestaltet sich sehr schwierig. Somit besteht weiterhin ein erhebliches Defizit an Stellplätzen in zentralen Bereichen des UKER, was aktuell und zukünftig als einer der wesentlichen Hindernisse für die weitere Entwicklung der klinischen Versorgung von Patienten sowie die Gewinnung und Bindung des medizinischen Fachpersonals angesehen wird.

4b. Verkehrskonzept Erreichbarkeit
Neben der sich deutlich verschlechternden Situation in Bezug auf den ruhenden Verkehr gestaltet sich trotz des pandemisch verursachten geringen Aufkommens des fließenden Verkehrs durch die Einführung der unechten Einbahnstraße (Neue Straße) sowie einer Fahrradstraße in der Universitätsstraße eine schwierige Situation für das UKER. Die jeweiligen relevantesten Ost/West-Verknüpfungen des UKER und die Erschließungsqualität haben sich massiv verschlechtert. Durch weitere Maßnahmen wie der Aufparkierung im Straßenquerschnitt ergeben sich zusätzlich erhebliche Verzögerungen in Bezug auf die Erreichbarkeit des UKER. Insbesondere verkehrskonzeptionell erfordert dies in Zukunft vor dem Hintergrund der dynamischen Veränderungen im Bereich der Versorgung (Zunahme von Ambulanzkontakten sowie Spezialisierung und Zentrenbildung) weitere wichtige Anpassungen.

Die skizzierten Schritte im Rahmen der Masterplanung „Universitätsmedizin Erlangen“ mit dem zugrundeliegenden Verkehrskonzepten zeigen auf, dass einerseits mit dieser Masterplanung „Universitätsmedizin Erlangen“ ein Meilenstein für den Gesamtstandort Medizin in Erlangen gelungen ist, dieser jedoch im Spannungsfeld der klinischen Gesamtversorgung und dem Interesse der städtischen Gemeinschaft sich weiterhin dynamisch entwickeln muss. Unabhängig dieser oben ausführlich skizzierten Änderungen, die abgesehen vom Quartier Nordgelände die vorgelegte Masterplanung nur am Rande berühren, bitten wir die Masterplanung durch die Stadt Erlangen und den Stadtrat von formaler Seite mit einem unterstützenden Votum zu versehen.

Sollten Rückfragen in Bezug auf den aktuellen Status respektive die baulichen und verkehrlichen Veränderungen bestehen, stehen wir jederzeit zu einem intensiven und konstruktiven Austausch zu Verfügung.

Wir hoffen sehr, dass die Stadt Erlangen und Sie als Oberbürgermeister mit einem positiven Votum zur Masterplanung ein sichtbares Zeichen für die Öffentlichkeit, die Bürger der Stadt und in der Metropolregion sowie für die Fachministerien setzen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Dr. h.c. Heinrich Iro

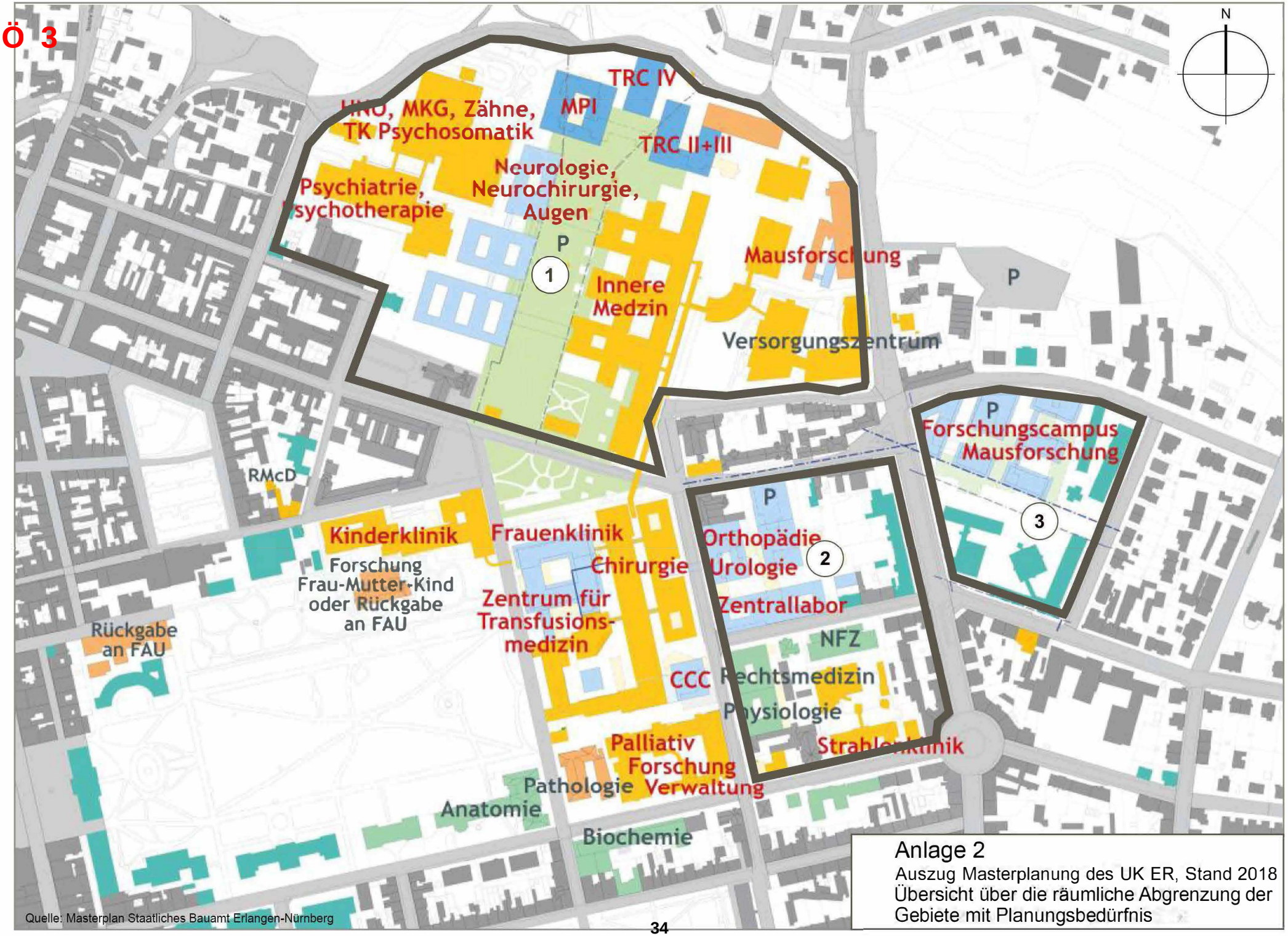
Dr. Albrecht Bender

Reiner Schrüfer

Prof. Dr. Markus Neurath

Prof. Dr. Jürgen Winkler

Ö 3



Quelle: Masterplan Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg

Anlage 2

Auszug Masterplanung des UK ER, Stand 2018
Übersicht über die räumliche Abgrenzung der Gebiete mit Planungsbedürfnis

Ö 4

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**611/134/2022/1**

Entsiegelung von städtischen Plätzen
hier: Prioritätenliste

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Ref. VII31, 37, 63-4 (Denkmalschutz), 66, EB 77, EBE, ESTW
Ortsbeiräte und Stadtteilbeiräte zur Information

I. Antrag

1. Der Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Prioritätenliste in den kommenden Jahren bei der Anmeldung der Haushaltsmittel, in den jeweiligen Arbeitsprogrammen sowie als Entscheidungshilfe bei zukünftigen Projekten zu berücksichtigen.
3. Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
   Der Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 023/2023 vom 13.03.2023 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Erlanger Stadtrat hat am 26.11.2020 den Fahrplan "Klima-Aufbruch" beschlossen.
Die daraus folgenden Klima-Maßnahmen sind in sechs Bereiche aufgeteilt: „Sektorenübergreifende Handlungsfelder“, „Energiewende“, „Wärmewende“, „Wirtschaft und Konsum“, „Mobilitätswende“ sowie „Landnutzung und Stadtökologie“. Als Teil der Sofortmaßnahmen für die Gesamtstadt im Bereich „Landnutzung und Stadtökologie“ wurde der Baustein „Entsiegelung von städtischen Plätzen“ beschlossen. Ziel dieses Bausteines ist die Erstellung einer Prioritätenliste darüber, welche städtischen Plätze im Zuge einer Um- bzw. Neugestaltung ganz oder teilweise entsiegelt werden und so zusätzlich Potenzial zur Begrünung aufweisen können.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Unter Federführung der Abteilung Stadtplanung hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus unterschiedlichen Dienststellen der Verwaltung sowie den Erlanger Stadtwerken die Prioritätenliste zur Entsiegelung städtischer Plätze erarbeitet. Hierfür wurden zunächst unter Einbindung der Orts- und Stadtteilbeiräte alle Plätze im Erlanger Stadtgebiet benannt, die Berücksichtigung in dieser Liste finden sollten.

Anhand einer verwaltungsinternen Datenabfrage in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Fachdienststellen konnten in einem zweiten Schritt Steckbriefe zu den einzelnen Plätzen sowie ein Bewertungssystem erarbeitet werden. Auf Grundlage der Bewertung der bioklimatischen Situation,

des Versiegelungsgrades, der stadträumlichen Bedeutung und des baulichen Zustands wurden die Plätze in verschiedene Kategorien eingeordnet, die somit die Rangfolge innerhalb der Prioritätenliste darstellen.

Die Bewertung der **bioklimatischen Situation** ergibt sich aus den Klimaanalysedaten des Stadtgebiets: Die „Planungshinweiskarte Tag“ und die „Planungshinweiskarte Nacht“ ergeben eine Beurteilung der Thermischen Situationen, die sich hier von „extrem überhitzte“ bis hin zu „nicht überhitzte“ Plätze abstaffeln.

Der **Versiegelungsgrad** bildet die Relation zwischen versiegelter und unversiegelter Fläche ab. Als höchster Versiegelungsgrad wurden hier versiegelte Flächen von 83 bis 100%, als niedrigster Versiegelungsgrad 0 bis 16% festgelegt.

Die **stadträumliche Bedeutung** setzt sich zusammen aus der tatsächlichen aktuellen Nutzungsfrequenz von Fußgängern und der Bedeutung des Platzes im städtischen Raum: Welche Aufgabe hat der Platz zu erfüllen? Was findet auf dem Platz statt? Handelt es sich um einen zentralen Platz mit hoher Nutzungsdichte?

Die Bewertung des **baulichen Zustandes** bildet nicht nur die aktuelle Gestaltungsqualität vor Ort ab, sondern auch die Daten des Tiefbauamts und Entwässerungsbetriebs in Bezug auf baukonstruktive Anforderungen im derzeitigen Bestand und absehbare erforderliche Sanierungen.

Aufgrund der Komplexität der Aufgabe ließ sich allein basierend auf diesen vier Bewertungskriterien keine abschließende Rangfolge erstellen. Es wurden daher nicht nur die harten bezifferbaren Faktoren betrachtet, sondern zusätzlich in die Bewertung mit hineinspielende „weiche“ Faktoren, die sich von Platz zu Platz unterscheiden. Hier sind beispielsweise die mittelfristige Umplanung aufgrund der StuB, die Unterbauung durch Tiefgaragen oder Leitungen sowie fehlendes Eigentum zu nennen.

Die erhobenen Daten zu den einzelnen Plätzen sowie die hieraus erfolgenden Bewertungen sind in den Steckbriefen zu den einzelnen Plätzen dargestellt (siehe Anhang) und ergeben die nachfolgende Sortierung in Prioritätengruppen:

Prioritätengruppe A – großflächige Entsiegelung möglich und sinnvoll

- Lorlebergplatz
- Fuchsengarten
- George-Marshall-Platz
- Max-Planck-Straße, Bruck
- Theaterplatz
- „Damaschkeplatz“, Alterlangen
- Freiraum „Neue Mitte“, Büchenbach
- Hutstraße, Alterlangen
- Herdegenplatz, Frauenaurach
- Haagstraße / Bayreuther Straße

Prioritätengruppe B – großflächige Entsiegelung möglich und sinnvoll, aber unter Vorbehalt

- Kurt-Eisner-Platz
- Hugenottenplatz

Prioritätengruppe C – kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll, z.B. einzelne Bäume

- Markt-/Schloßplatz
- Rathausplatz
- Altstädter Kirchplatz

- Martin-Luther-Platz
- Dorfstraße, Nahversorgung, Büchenbach

Prioritätengruppe D – Missverhältnis Kosten / Nutzen

- Schorlachstraße / Felix-Klein-Straße, Bruck
- „Venzoneplatz“, Sieglitzhofer Straße
- Fürther Straße / Felix-Klein-Straße, Bruck
- Lange Zeile, Ecke Schronfeld
- Am Meilwald, Adalbert-Stifter-Straße

Prioritätengruppe E – Flächen im Breich der künftigen StUB-Trasse

- Güterhallenstraße
- Langemarckplatz
- Sebastianstraße

Prioritätengruppe F – Umbau sinnvoll, aber in anderem Rahmen

- Eginoplatz, Kriegenbrunn
- Essenbacher Brücke
- St. Michael, Steudach

Prioritätengruppe G – Grünanlage / Positivbeispiel

- Bohlenplatz
- Theodor-Heuss-Anlage
- Ohmplatz

Prioritätengruppe H – nicht sinnvoll oder realisierbar

- Bahnhofsvorplatz
- Besiktasplatz
- Rudeltplatz, Büchenbach
- Neustädter Kirchplatz
- Rotkappenweg, Tennenlohe

Behandlung des Fraktionsantrags Nr. 023/2023 vom 13.03.2023 der Grünen Liste (Anlage 2)

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachämtern wurde zur Erstellung der Prioritätenliste die Aufnahme des Parameters „Biodiversität“ nicht für erforderlich und sinnvoll gehalten. Die beiden Bewertungskriterien „Bioklimatische Situation“ und „Versiegelungsgrad“ beinhalten bereits mittelbar Informationen über die Biodiversität. Es wurde bewusst vermieden, innerhalb der Prioritätengruppen eine Rangfolge zu definieren und somit im Weiteren einen Handlungsrahmen zu bewahren. Der Parameter „Biodiversität“ kann demnach bei der Umsetzung nachgelagerten Maßnahmen, die sich aus der Prioritätenliste ergeben, ebenso Beachtung finden, wie die Informationen zum Baumbestand / Vitalität / Baumart und Böden.

Aufzuzeigen welche konkreten Möglichkeiten für eine Entsiegelung oder Bepflanzung der einzelnen Plätze bestehen, ist nicht Bestandteil des Auftrags zur Erstellung der Prioritätenliste, sondern gegebenenfalls Gegenstand nachfolgender objektbezogener Leistungsphasen 2 und 3 (Vorpla-

nung und Entwurfsplanung). Aussagen dazu können vor diesem Hintergrund nicht getroffen werden.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Prioritätenliste zur Entsiegelung städtischer Plätze ist das Ergebnis des oben beschriebenen Prozesses. Sie soll außerdem langfristig als Grundlage bei Entscheidungsfindungen dienen sowie bei zukünftigen Projekten zur Um- und Neugestaltungen der Plätze berücksichtigt werden. Außerdem soll sie in den kommenden Jahren bei der Planung der Haushaltsmittel und von Arbeitsprogrammen Berücksichtigung finden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ *ja, positiv**
☐ *ja, negativ**
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐ *ja**
☐ *nein**

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Die Entsiegelung von städtischen Plätzen stellt einen Baustein zur klimatischen Verbesserung des Stadtraums dar.

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

Anlagen:

1. Steckbriefe mit Priorisierung
2. Antrag der Grüne Liste-Stadtratsfraktion Nr. 023/2023 vom 13.03.2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 4

Anlage 1

Fahrplan „*Klima-Aufbruch*“ in Erlangen - Entsiegelung von städtischen Plätzen: Prioritätenliste

Übersicht - Priorisierung städtische Plätze

Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

bioklimatische Situation

gering — Überhitzung — hoch

Versiegelungsgrad

0% — 100%

stadträumliche Bedeutung

gering — Relevanz — hoch

baulicher Zustand

sehr gut — ungenügend

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

Plätze

- Lorlebergplatz
- Fuchsengarten
- George-Marshall-Platz
- Max-Planck-Straße
- Theaterplatz
- "Damaschkeplatz"
- Freiraum "Neue Mitte"
- Hutstraße
- Herdegenplatz
- Haagstraße

Priorität B

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll, aber unter Vorbehalt

Plätze

- Kurt-Eisner-Platz
- Hugenottenplatz

Priorität C

kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll, z.B. einzelne Bäume

Plätze

- Markt-/ Schlossplatz
- Rathausplatz
- Altstädter Kirchenplatz
- Martin-Luther-Platz
- Dorfstraße Nahversorgung

Priorität D

Missverhältnis Kosten / Nutzen

Plätze

- Schorlachstraße
- "Venzone-Platz"
- Fürther Straße
- Lange Zeile
- Am Meilwald

Priorität E

StUB-Trasse

Plätze

- Güterhallenstraße
- Langemarckplatz
- Sebastianstraße

Priorität F

Umbau sinnvoll, aber in anderem Rahmen

Plätze

- Eginoplatz
- Essenbacher Brücke
- St. Michael

Priorität G

Grünanlage

Plätze

- Bohlenplatz
- Theodor-Heuss-Anlage
- Ohmplatz

Priorität H

nicht sinnvoll oder realisierbar

Plätze

- Bahnhofvorplatz
- Beşiktaşplatz
- Rudeltplatz
- Neustädter Kirchenplatz
- Rotkappenweg

Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Lorlebergplatz

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Über 80% versiegelte Fläche - Enormes Potential
- Anwohner sprachen sich gegen die Umsetzung eines entsprechenden Wettbewerbergebnisses aus.
- Durch die Änderung des KAG (Kommunalabgabengesetz) 2018 werden von Anwohner*innen keine Beiträge mehr erhoben.
- Bei der Planung einer Umgestaltung müssen die umfangreich vorhandenen Versorgungsleitungen berücksichtigt werden

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 306 B
  - Vergnügungsstätten aller Art sind unzulässig (§ 9 (2b) BauGB und § 1 (5) BauNVO)
- Darüber hinaus sind Bauvorhaben nach § 34 BauGB zu bewerten
- 3-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohn- und Büronutzung in den Obergeschossen
- Kreisverkehr mit grüner Mitte, welche nicht aktiv genutzt werden kann

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz; Querungsbedarf
- Hohe Radfahrerfrequenz; Radachsen in allen Richtungen
- Bushaltestellen mehrerer Buslinien in direkter Nähe vorhanden
- MIV: hohe Frequenz; Hauptverkehrsrichtung Bismarckstraße, Universitätsstraße beschränkt Richtung Klinik und Innenstadt, Fichtestraße nur Anlieger
- Hohe Verkehrsbedeutung; Durchgangsverkehr sollte verringert werden

Nutzung

Umliegende Bebauung

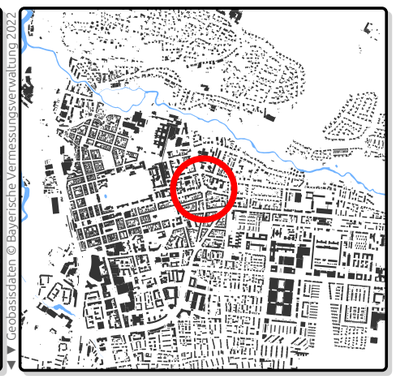
- Läden, Cafés und Kneipen im Erdgeschoss
- Ärzte, Büros und Wohnen in den Obergeschossen

Platzfläche

- Kreisverkehr / Straßenverkehrsfläche
- Parkplätze
- Grünfläche im Kreisverkehr (d = ca. 25 m)



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022



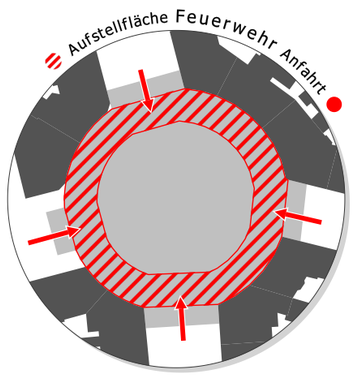
Besonderheiten

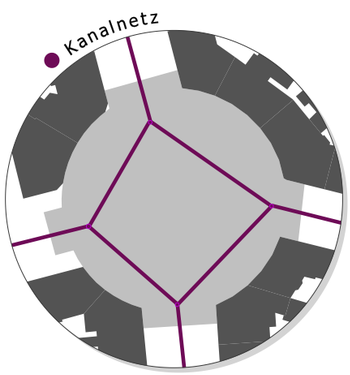
- Denkmalpflege: Bestandteil Ensemble „Bismarckstraße / Lorlebergplatz / Östl. Universitätsstraße"
- Sanierungsgebiet "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz"
- In der Prioritätenliste für Maßnahmen im öffentlichen Raum stehen Lorlebergplatz und Bismarckstraße an 6. Stelle
- Enorme Entwicklungsreserven hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Gestaltung

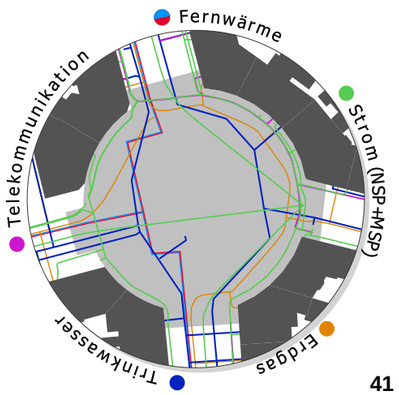
Sachstand Planung

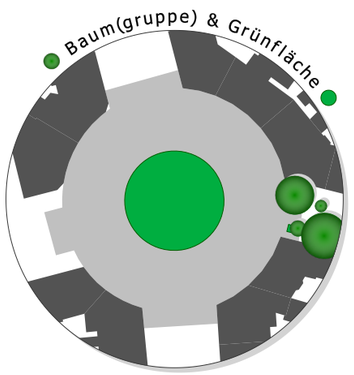
- 2014 Wettbewerb zur Umgestaltung des Lorlebergplatzes, Ergebnisse nicht realisiert
- Weitere Planungsmittel und Mittel für die Umgestaltung im Haushalt vorhanden
- 2021 wurde der Platz mit Großgrün bepflanzt
- Tiefbauamt: Fahrbahndeckenerneuerung 2025
- 1000-Bügel-Programm: alle vier Eckbereiche enthalten (3x5 und 1x10 Bügel, drei Seiten mit zusätzlichem Lastenrad)

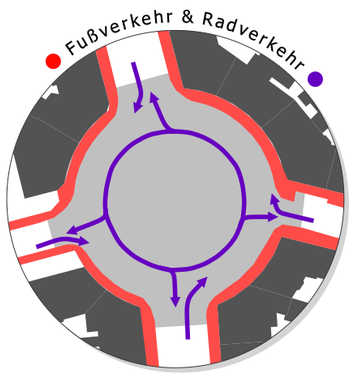
Erstellt am: 10.11.2022

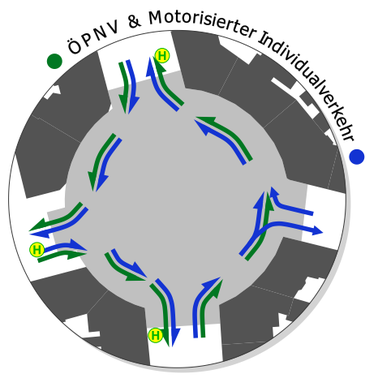












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Fuchsengarten

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Querverlaufende Wasser-und Stromleitungen sind zu berücksichtigen, trotzdem Überplanung und Entsiegelung des gesamten Parkplatzes, evtl. auch mit Straße "Fuchsengarten" und Längsparkern sinnvoll, bei Beibehaltung der derzeitigen Funktion.

Städtebauliche Situation

- Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Grenzt im Westen an Bebauungsplan Nr. 253 an und im Osten an das 1. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 253 sowie an Bebauungsplan Nr. 306 A
- 1- bis 4-geschossige Bebauung im Osten
- Parkplatz und Parkhaus von Kaufland im Westen

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Fußgänger- und Radverkehrfrequenz
- Mittlere Verkehrsbedeutung
- Wichtige Fläche zur Bündelung von Parkplätzen für die Altstadt: aufgrund von mangelnden Alternativflächen für Parkmöglichkeiten in der Altstadt ist hier weiterhin eine umfangreiche Anzahl von Parkmöglichkeiten vorzuhalten.

Nutzung

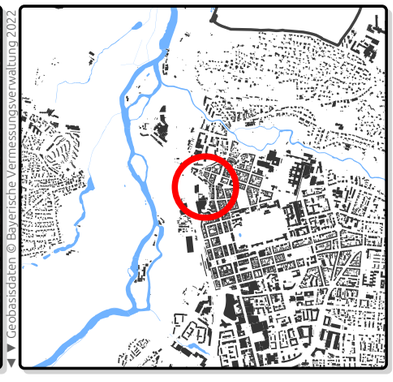
Umliegende Bebauung

- Stadtmauer im Osten
- Imbiss
- Aufgang zur Altstadt
- Wohnbebauung
- Orthopädische Praxis
- Garagenhöfe

Platzfläche

- Parkplatz
- Bäume entlang der Straße
- Teilweise überdachte Fahrradabstellanlagen im südlichen Bereich





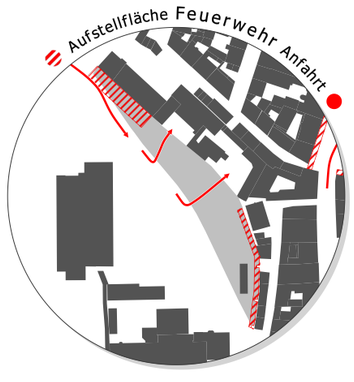
Besonderheiten

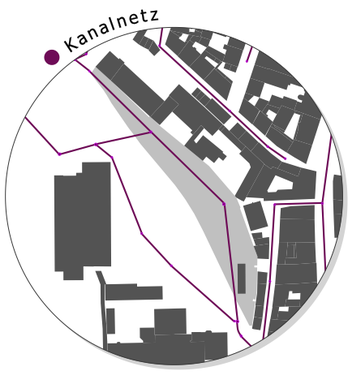
- Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“
- Unmittelbare Nähe zur Stadtmauer
- Aufwändige Sanierung der Abwasserkanäle erforderlich
- Im Zuge einer geplanten Umbaumaßnahme sind Wasser-Hausanschlüsse auszuwechseln, eventuell ist die Hauptwasserleitung GG DN 350 zu erneuern, soweit sie in den Umbaubereich fällt

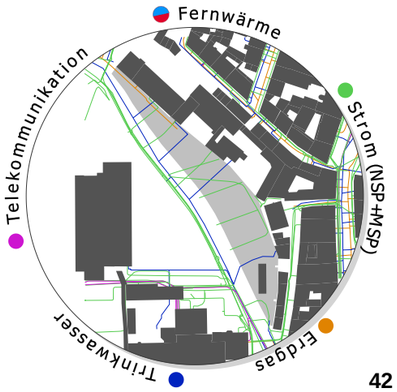
Sachstand Planung

- Ergänzung des PKW-Parkplatzes durch zahlreiche Fahrradständer in den letzten Jahren
- Stadtplanung: Entwicklungskonzept Baublock Fuchsengarten / Schulstraße

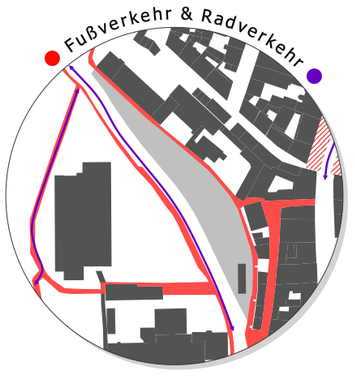
Erstellt am: 10.11.2022

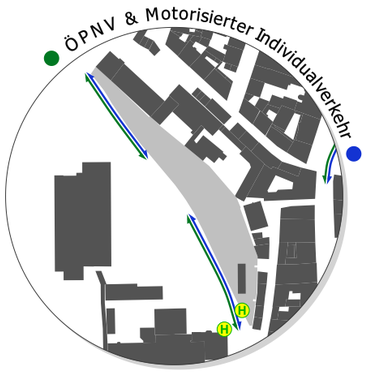












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

George-Marshall-Platz

Allee am Röthelheimpark


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Die voll versiegelte Platzfläche wird nur in Teilbereichen benötigt. Eine Überplanung und großflächige Entsiegelung wird vorgeschlagen.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des 1. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 368
  - Sonstiges Sondergebiet (SO) „Nahversorgungszentrum“ nach § 11 BauNVO
  - Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
- 2- bis 3-geschossige umliegende Bebauung mit vorwiegend Einzelhandelsbetrieben und Büronutzungen

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz
- Keine Verkehrsbedeutung

Nutzung

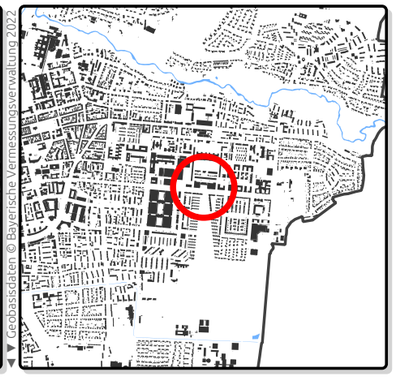
Umliegende Bebauung

- Supermarkt
- Drogerie
- Gastronomiebetriebe
- Bäcker
- Bank

Platzfläche

- 8 Bäume in beengten Bauminseln
- Außengastronomie
- Fahrradabstellanlagen
- Sitzflächen
- Fahrradstreifen
- Pflanzkübel





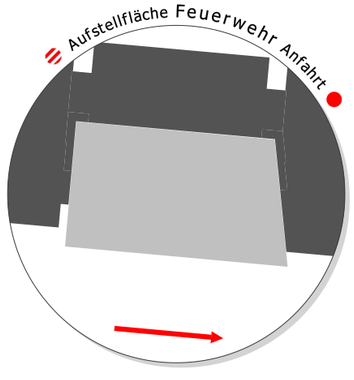
Besonderheiten

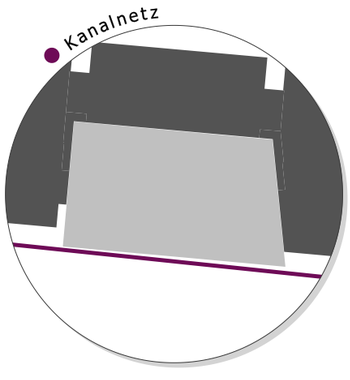
- Lichtmast unter den Anwohnern umstritten

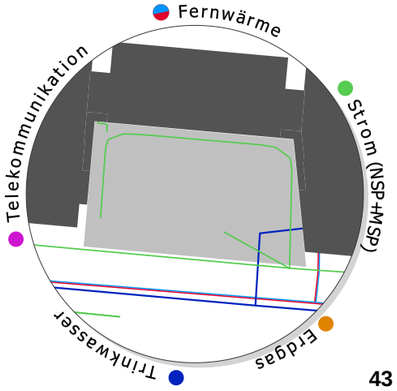
Sachstand Planung

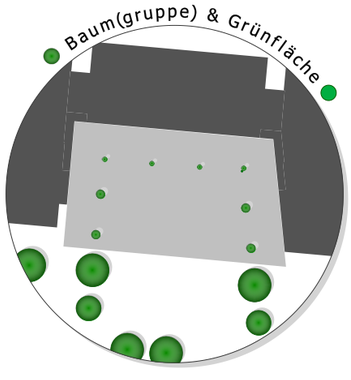
- 1000-Bügel-Programm: mehrere Vorschläge in Planung

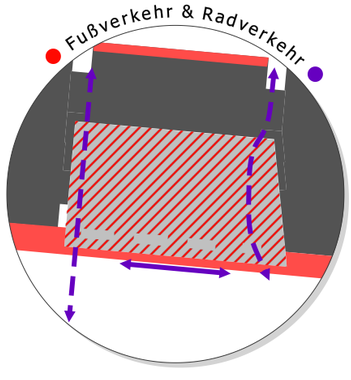
Erstellt am: 10.11.2022

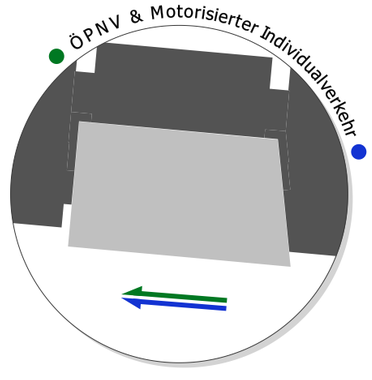












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Max-Planck-Straße

Bruck


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Die Straßenfläche ist überdimensioniert, eine Überplanung mit entsprechender Entsiegelung wird vorgeschlagen. Die Wendemöglichkeit für einen Bus muss weiterhin gegeben sein. Auf längs- und querverlaufende Gas- und Wasserleitungen und einen längs verlaufenden Abwasserkanal muss entsprechend Rücksicht genommen werden.
- Baumaßnahmen seitens des Tiefbauamtes für 2023 geplant.

Städtebauliche Situation

- Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Asphaltierte Straßenverkehrsfläche mit Bushaltestelle im Wohngebiet
- Ein- bis zweigeschossige umliegende Bebauung mit Siedlerhäusern

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Lange Bushaltestelle „Bruck / Erlangen Max-Planck-Straße“ von drei Buslinien befahren
- Erschließungsstraße zum Emmy-Noether-Gymnasium
- Wendemöglichkeit für Busse: Endhaltestelle muss hier weiterhin möglich sein
- Mittlere Verkehrsbedeutung

Nutzung

Umliegende Bebauung

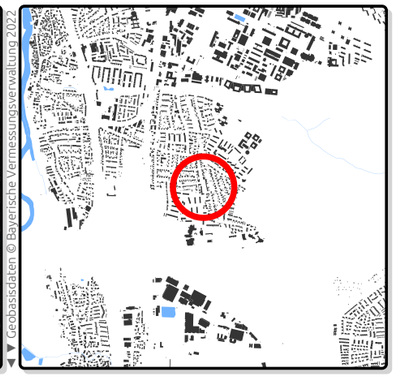
- Wohnnutzung

Platzfläche

- 20 bis 25 Meter breite asphaltierte Straßenverkehrsfläche mit Gehwegen auf beiden Seiten
- Mittelinsel mit Bushaltestelle
- 9 Bäume in sehr kleinen Bauminseln / schmalen Grünstreifen



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022



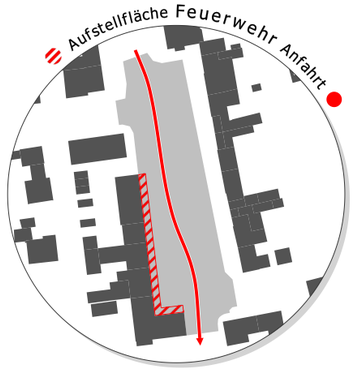
Besonderheiten

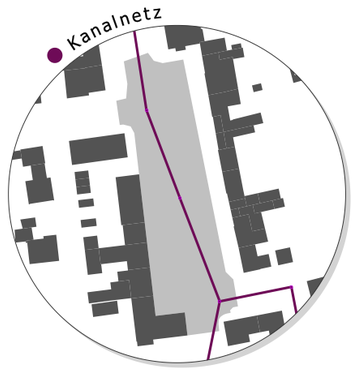
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung erforderlich

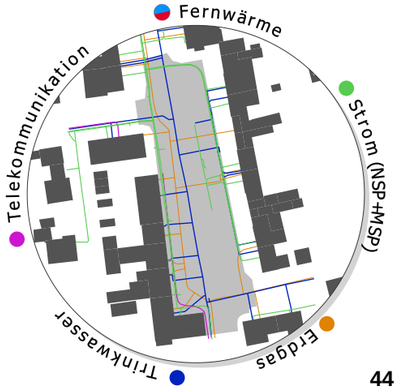
Sachstand Planung

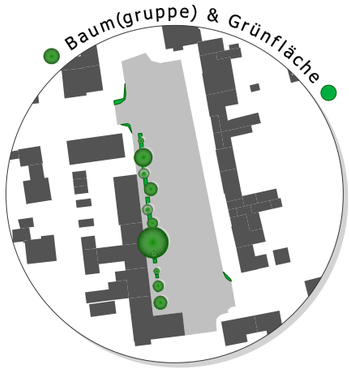
- Fahrbahndeckenerneuerung 2023

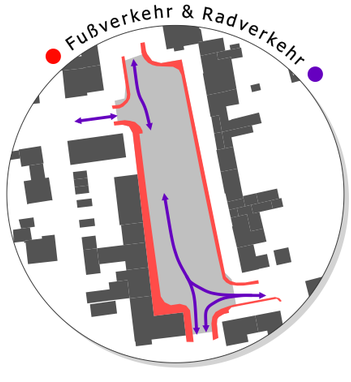
Erstellt am: 10.11.2022

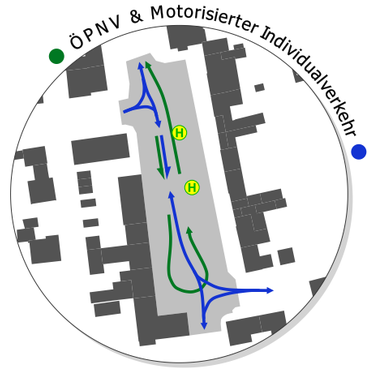












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Theaterplatz

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Es wird vorgeschlagen Teile des bestehenden Parkplatzes zusätzlich zu entsiegeln und zu bepflanzen, bei Beibehaltung der derzeitigen Funktion. Dies ist zu koordinieren mit der Sanierung bzw. Auswechslung der Entwässerungskanäle.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 306 A
- Vergnügungsstätten aller Art sind unzulässig (§ 9 (2b) BauGB und § 1 (5) BauNVO)
- Darüber hinaus sind Bauvorhaben nach § 34 BauGB zu bewerten
- Ein- bis viergeschossige umliegende Bebauung
- Grenzt im Norden an den Altstädter Kirchenplatz

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hol- und Bringzone der Loschge-Grundschule im südlichen Parkplatzbereich
- Mittlere Fußgänger- und Radfahrerfrequenz
- Mittlere Verkehrsbedeutung
- Wichtige Fläche zur Bündelung von Parkplätzen für die Altstadt: aufgrund von mangelnden Alternativflächen für Parkmöglichkeiten in der Altstadt ist hier weiterhin eine umfangreiche Anzahl von Parkmöglichkeiten vorzuhalten

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung
- Theater
- Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe
- Ladenbetriebe

Platzfläche

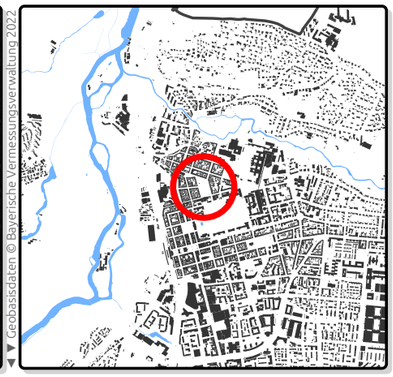
Im nördlichen Bereich…

- Grünflächen
- Spielplatz
- Brunnen
- Öffentliche Toiletten
- Sitzbänke

Im südlichen Bereich…

- Parkplatz mit Baumbestand
- Ladestation für Elektrofahrzeuge „Ladeverbund+“
- Hol- und Bringzone Loschgeschule
- Wertstoffcontainer





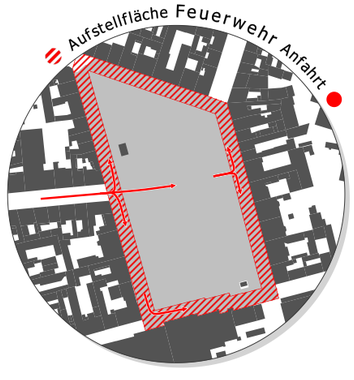
Besonderheiten

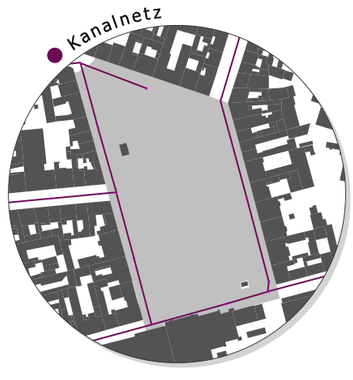
- Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“
- Denkmalschutz: Bestandteil Ensemble „Altstadt / Neustadt Erlangen“
- Aufwändige Kanalsanierung, eventuell mit Kanalauswechslung erforderlich

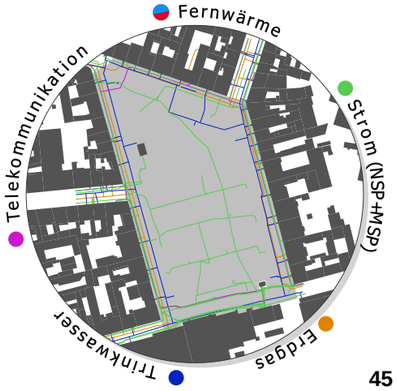
Sachstand Planung

- 2015 Bürgerworkshop zur Neugestaltung des Platzes - Planung vorerst zurückgestellt
- 2021 Neugestaltung von seniorenfreundlichen Sitzbereichen
- In der Prioritätenliste für Maßnahmen im öffentlichen Raum (Aktualisierung 2018) steht der Theaterplatz an 10. Stelle
- 1000-Bügel-Programm: mehr als 60 Fahrradbügel geplant

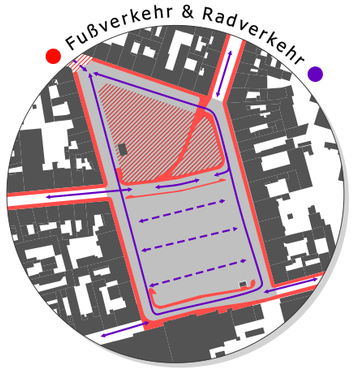
Erstellt am: 10.11.2022

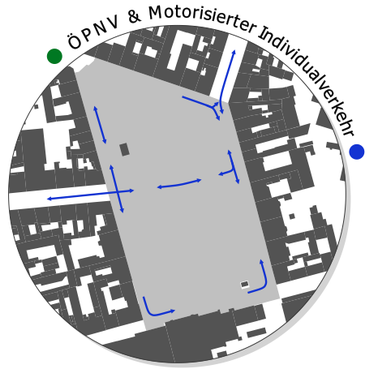












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

"Damaschkeplatz"

Alterlangen


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Der gesamte dargestellte Bereich inklusive der Stellplatzflächen wird zur Überplanung vorgeschlagen. Es besteht die Möglichkeit die Betrachtung auch auf den Bereich Siedlerweg bis Minigolfplatz auszuweiten.
- Bei der Planung muss Rücksicht auf quer- und längsverlaufende Gasleitungen und Stromleitungen im Gehwegbereich genommen werden.
- Zudem findet die Stadtteilkirchweih auf diesen Flächen statt, Entsiegelungen und Bepflanzungen müssen mit den hierdurch gegebenen Notwendigkeiten abgestimmt werden.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Baulinienplans Nr. 40
- Darüber hinaus sind Bauvorhaben nach § 34 BauGB zu bewerten
- Wohngebiet bestehend aus Siedlerhäusern im Norden und Osten sowie Mehrfamilienhäuser südlich und westlich

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsfrequenz MIV
- Keine Verkehrsbedeutung MIV
- Hohe Verkehrsbedeutung Radverkehr
- Hohe Radverkehrsfrequenz: Fahrradstraße Damaschkestraße – wichtige Alternativroute zur Schallershofer Straße; Ankunftspunkt Regnitzgrundquerung / Siedlerweg nach Büchenbach

Nutzung

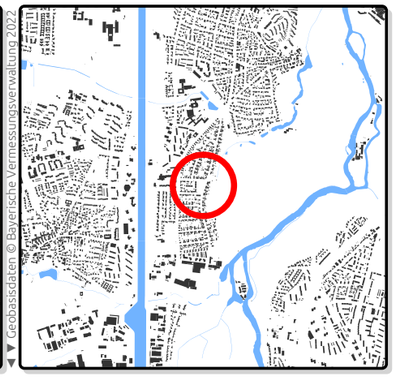
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Spielplatz mit Grünfläche im Westen
- Gastronomiebetriebe

Platzfläche

- Asphaltierte Straßenverkehrsfläche zwischen Damaschkestraße und Spielplatz
- 9 Bäume in sehr kleinen Bauminseln entlang der Straße
- Parkplatz





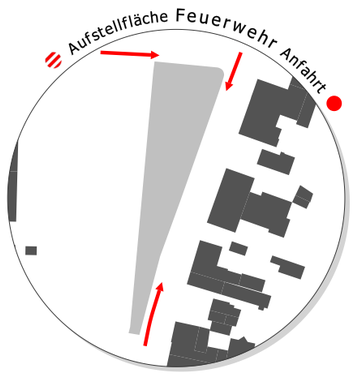
Besonderheiten

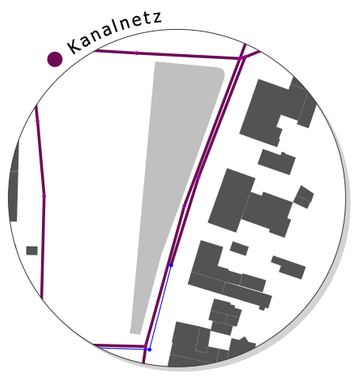
- Aufwändige Sanierung der öffentlichen Entwässerung in den anliegenden Straßen / der Damaschkestraße erforderlich

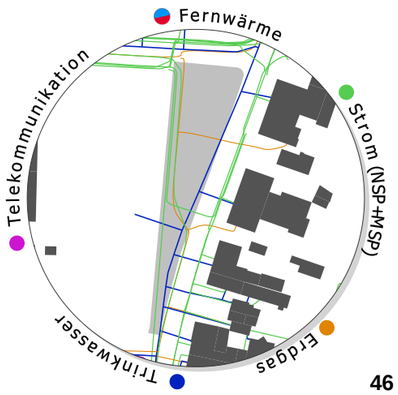
Sachstand Planung

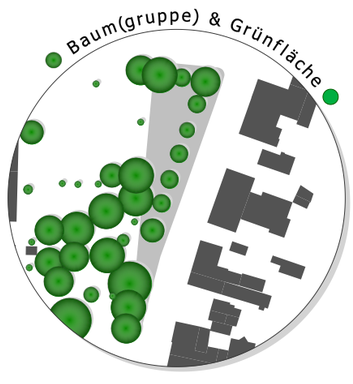
- Markierung Damaschkestraße nach Gestaltungsleitfaden für Fahrradstraßen geplant für ca. 2024
- Entsiegelung der Gehwegflächen entlang des Spielplatzes geplant für Frühjahr 2023

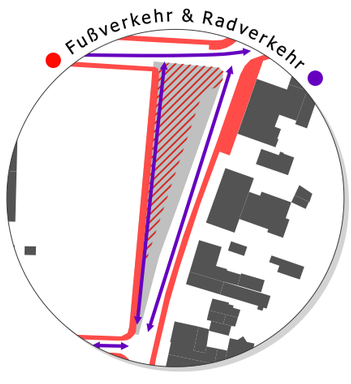
Erstellt am: 10.11.2022

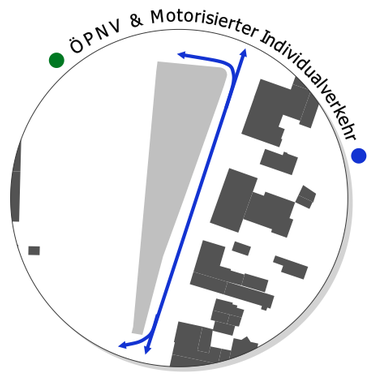












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Freiraum "Neue Mitte"

Büchenbach


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Die Neugestaltung des Freiraums Neue Mitte ist eine der drei Schlüsselmaßnahmen im Rahmen des 2021 beschlossenen ISEK Büchenbach-Nord. Der Planungsumgriff umfasst Teile der Büchenbacher Anlage und den derzeitigen Parkplatz zwischen der Wohnanlage der GEWOBAU sowie dem Nahversorgungszentrum. Hier soll im Zusammenhang mit den geplanten Neubauten und der Weiterentwicklung des Schulstandortes eine "Neue Mitte" entstehen.
- Ziele sind Entsiegelung und Begrünung, Berücksichtigung des Schwammstadtprinzips, Eindämmung von lokalen Hitzeinseln und die Aufwertung und Verknüpfung der Freiräume für Aufenthalt, Bewegung und Begegnung.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 402
  - Straßenverkehrsfläche
  - Allgemeines Wohngebiet (WA)
  - Einkaufszentrum im Süden - In Zukunft Mischgebiet (MI; 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 402)
  - Flächen für den Gemeinbedarf (Evang. und Kath. Kirchengemeinden)
- Ein- bis 6-geschossige (Wohnbebauung im Norden) umliegende Bebauung

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Haltestelle „Büchenbach Nord“ von Buslinie 289 befahren
- Wendemöglichkeit für Busse
- Mittlere Verkehrsbedeutung

Nutzung

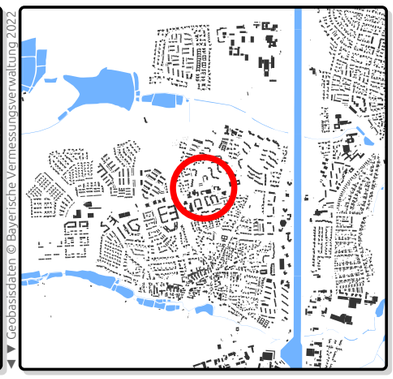
Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung im Norden
- Nahversorgungszentrum im Süden
- Supermarkt
- Bank
- Gastronomiebetrieb (Pizzeria)
- Arztpraxis
- Apotheke
- Kath. Apostelkirche im Westen
- Evang.-Luth. Martin-Luther-Kirche mit Kindergarten im Osten

Platzfläche

- Parkplatz
- Bäume mit Unterpflanzung – derzeit Parkplatzbegrünung





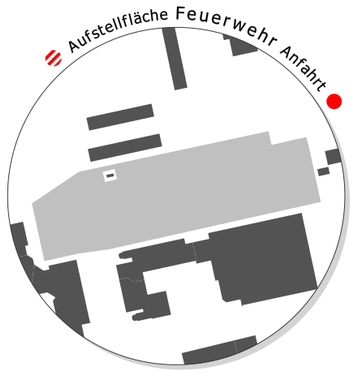
Besonderheiten

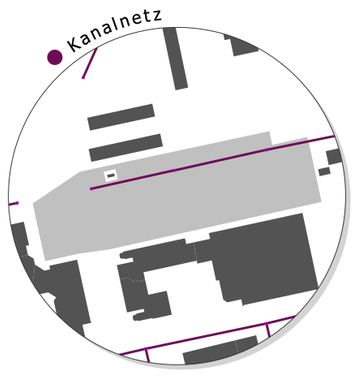
- Stadterneuerungsgebiet Büchenbach-Nord
- Bei einer Umplanung müssen die umfangreich vorhandenen Versorgungsleitungen berücksichtigt werden

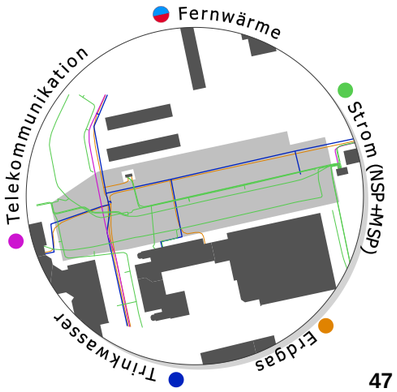
Sachstand Planung

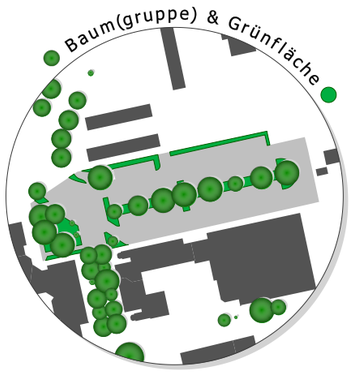
- im Süden 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 402 mit integriertem Grünordnungsplan in Aufstellung: hochwertiger Nahversorger und Wohnen
- im Norden 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 199 in Aufstellung: Wohnraum und soziale Einrichtung
- Schlüsselmaßnahme im ISEK Büchenbach Nord 2030
- Derzeit Vergabe Planungswerkstatt (Stand Herbst 2022)
- Mobilpunkt in Planung
- 1000-Bügel-Programm: in Planung

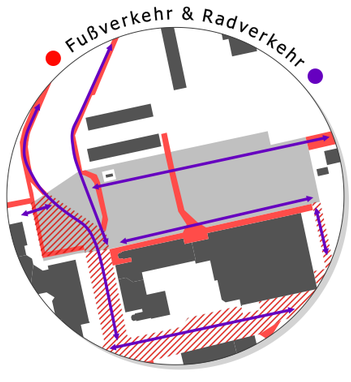
Erstellt am: 10.11.2022

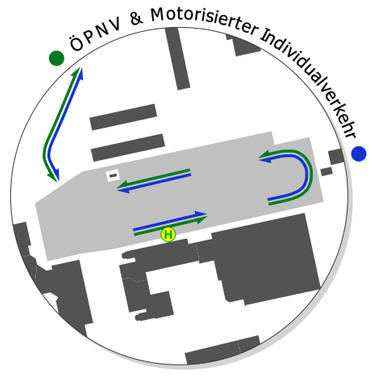












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Hutstraße

Alterlangen


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Das Entsiegeln von einer Fläche von ca. 8 x 30 m im westlichen Bereich des Platzes wird vorgeschlagen. Der Bereich ist sowohl frei von größeren Leistungstrassen als auch von Kanälen und eine Zufahrt zu den westlichen Häusern 16 bis 16c findet nicht statt.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Baulinienplans Nr. 85
  - Zwei Wohnschichten
- Zweigeschossige umliegende Bebauung aus Reihenhäusern, Einzelhäusern und Mehrfamilienhäusern mit Satteldach

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsfrequenz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

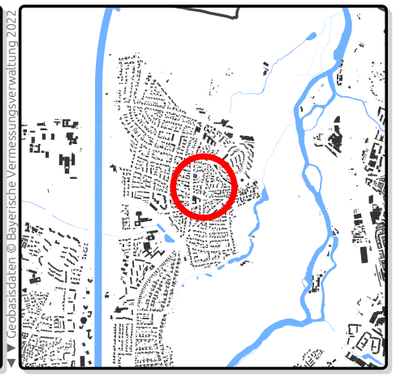
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Garagenhof im Westen

Platzfläche

- Asphaltierte Straßenverkehrsfläche
- Gehweg





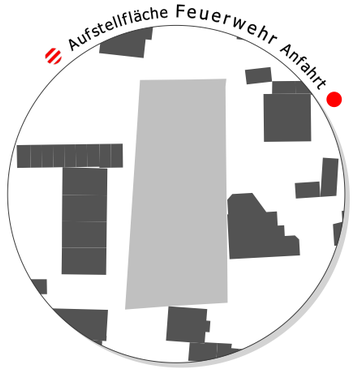
Besonderheiten

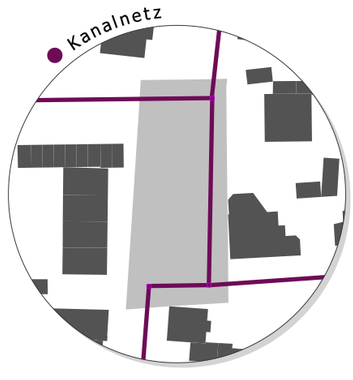
- Das Niederspannungskabel im westlichen Bereich ist zu berücksichtigen, eventuell ist in diesem Bereich das Niederspannungskabelnetz zu verstärken
- Der Bereich liegt im Wasserschutzgebiet Zone 3 „weitere Schutzzone“

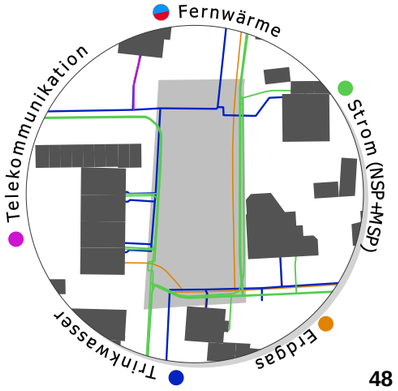
Sachstand Planung

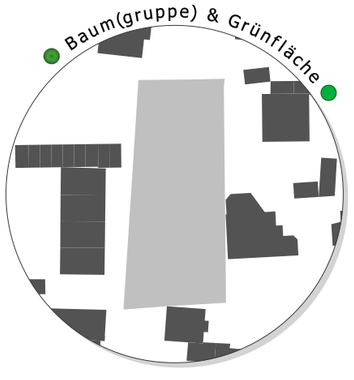
- Sanierung der Kanäle bereits erfolgt
- 1000-Bügel-Programm: niedrige Priorität

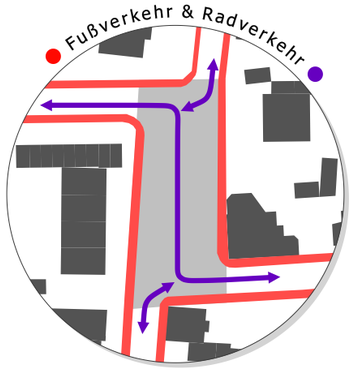
Erstellt am: 10.11.2022

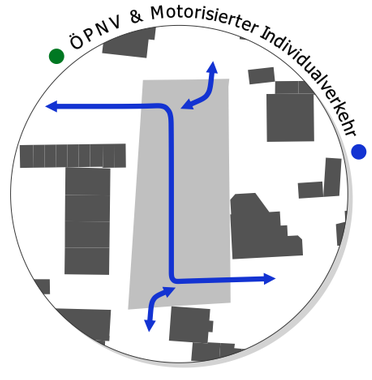












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Herdegenplatz

Frauenaurach

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Zusammen mit dem städtischen Grundstück (Flurstück 79) kann hier eine einladende grüne Dorfmitte entstehen.
- Die hier stattfindende Stadtteilkirchweih muss mit berücksichtigt werden.

Städtebauliche Situation

- Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Asphaltierte Straßenverkehrsfläche
- Zwei- bis dreigeschossige umliegende Bebauung mit Sattel- bzw. Walmdächer
- Dorfcharakter

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsfrequenz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

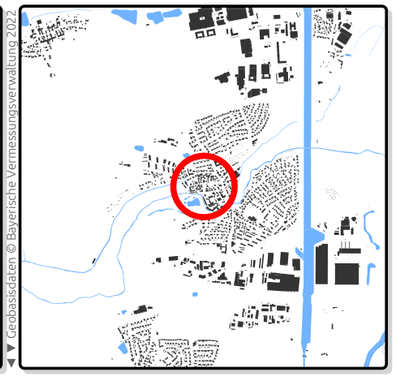
Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung
- Hotel im Süden
- Bäckerei im Norden

Platzfläche

- Unbebautes und ungenutztes Wiesengrundstück im Westen
- Asphaltierte Straßenverkehrsfläche mit Gehwegen auf beiden Seiten





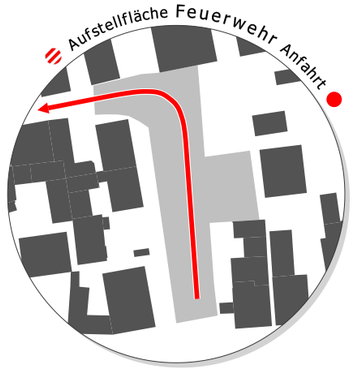
Besonderheiten

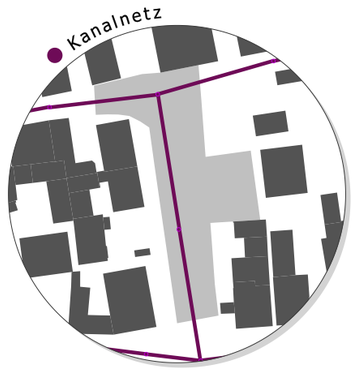
- Mehrere Baudenkmäler in unmittelbarer Umgebung
- Hydraulische Sanierung der öffentlichen Entwässerung erforderlich
- Soweit bei einer Umgestaltung der Bereich der Wasserleitung betroffen wäre, würde eine Wasserleitungsauswechslung durchgeführt

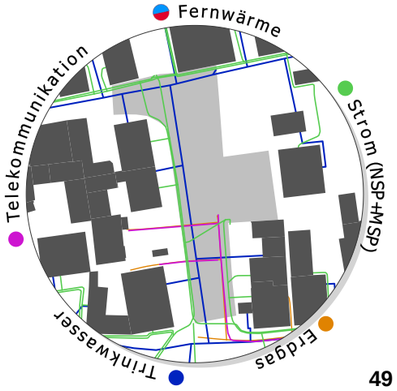
Sachstand Planung

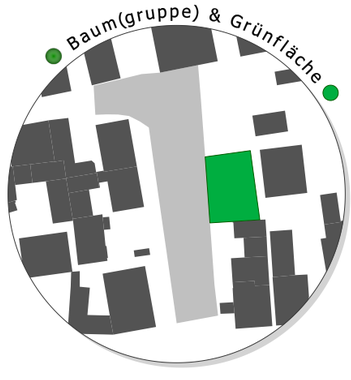
- Sanierung des Gehweges im Osten
- 2019 Ortsbegehung mit Ortsbeirat

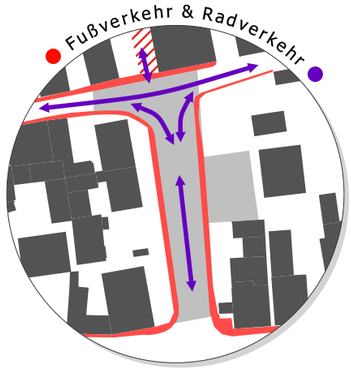
Erstellt am: 10.11.2022

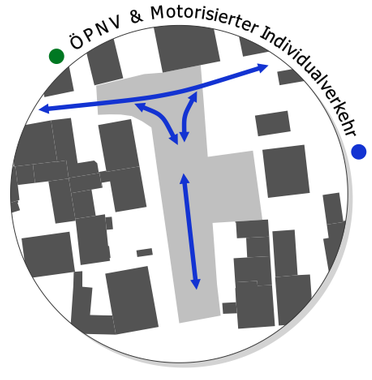












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Haagstraße

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität A

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll

- Auftakt zur nördlichen Altstadt, Umgestaltung und Neuordnung des gesamten Straßenraumes inklusive Stellplatzsituation vor Gemeindehaus und Denkmal Hausnr. 17
- Entsiegelung, Aufwertung der bestehenden Baumstandorte und Pflanzen zusätzlicher Bäume möglich.
- Bei der Planung einer Umgestaltung müssen die umfangreich vorhandenen Versorgungsleitungen berücksichtigt werden.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 310
  - Allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO
  - 2- bis 4-geschossige umliegende Bebauung
  - Fläche für den Gemeinbedarf (Evangelische Gemeinde)
- Südlich der Schwabach - Grünzug in Ost-West-Richtung
- Übergang zwischen nördlichem Zugang zur Altstadt und Fuß des Burgbergs

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Bushaltestelle „Haagstraße“
- Mittlere Verkehrsbedeutung MIV
- Parkflächen für die Altstadt
- Fahrradparkplatz während der Bergkirchweih
- Hohe Radverkehrfrequenz: sowohl in Nord-Süd-, als auch in Ost-West-Richtung wichtige Radachsen. Künftig zunehmende Bedeutung des Querverkehrs durch Fuß-/Radbrücke über die Schwabach westlich der Bebauung (Bebauungsplan Nr. 344)
- Eine Querungshilfe für den Radverkehr wurde bereits wiederholt gefordert

Nutzung

Platzfläche

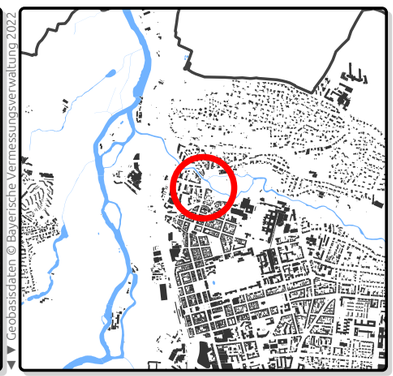
- Parkplatz
- Fahrradabstellanlagen
- Bushaltestelle im südlichen Bereich
- Bäume als Eingrünung der Parkflächen

Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung
- Gemeindezentrum der evangelischen Gemeinde
- Kindergarten und Kinderkrippe



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022



Besonderheiten

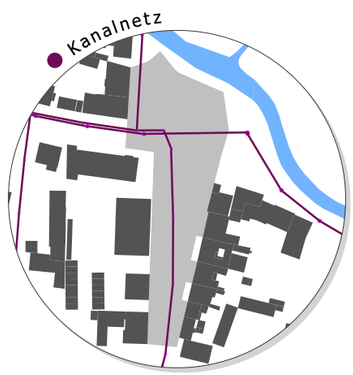
- Straßenraum als Auftakt zur historischen Innenstadt wichtig
- Bebauung im Osten an der Bayreuther Straße von Baudenkmälern geprägt
- Eine Erneuerung der Wasserleitungen und eine Erneuerung und Verstärkung der Niederspannungskabel werden eventuell notwendig

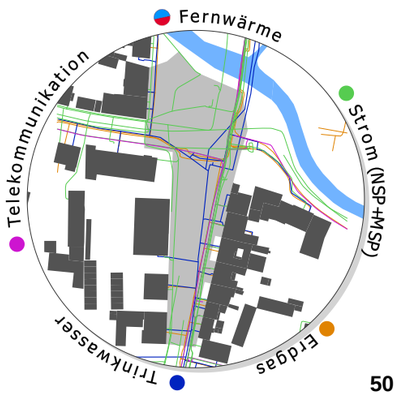
Sachstand Planung

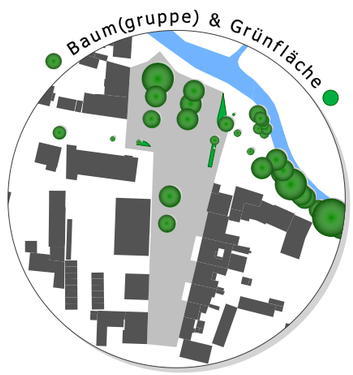
- Flächen wurden teilweise im Zuge des Projektes "Hochwasserschutz Schwabach" des Wasserwirtschaftsamt Nürnberg (WWA) mit betrachtet
- Entsiegelungsmaßnahmen für drei Bäume an der Essenbacher Brücke
- Mobilpunkt geplant
- 1000-Bügel-Programm: ca. 30 Fahrradbügel geplant

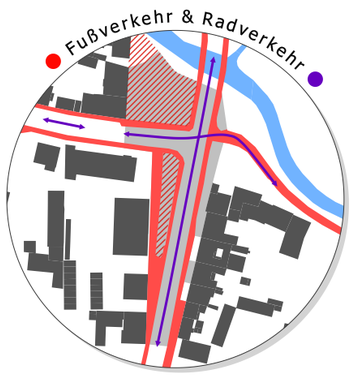
Erstellt am: 10.11.2022

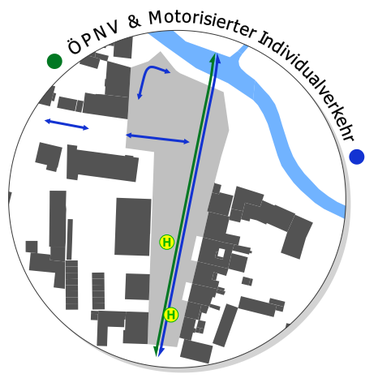












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Kurt-Eisner-Platz

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität B

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll, aber unter Vorbehalt

- Die Feuerwehraufstellflächen müssen befestigt bleiben. Bei einer Umplanung müssen die äußerst umfangreich vorhandenen Versorgungsleitungen berücksichtigt werden.
- Die öffentliche Entwässerung liegt ebenfalls im betrachteten Bereich und kann auch nur bedingt oder mit gewissem Abstand überbaut / bepflanzt werden.
- Entsiegelung teilweise denkbar, Baumpflanzungen eher nicht.
- Für eine sinnvolle Lösung wird empfohlen, den nördlichen Bereich (Flurstück 1039/2) mit zu betrachten und ebenfalls umzugestalten. Hier wären die Möglichkeiten vielfältiger (aber: Erbbaurecht).
- Eine Umgestaltung in Zusammenhang mit dem Rathausplatz und die Durchführung eines entsprechenden Wettbewerbs wird empfohlen.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 311
  - Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO
- Umliegende Bebauung:
  - 16-geschossiges Rathausgebäude im Westen
  - Dreigeschossige Wohnbebauung im Süden
  - Eingeschossige ehemalige Tankstelle und "kleines Rathaus" im Norden
  - JVA östlich der Schuhstraße

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz aufgrund des Durchgangs zum Rathausplatz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

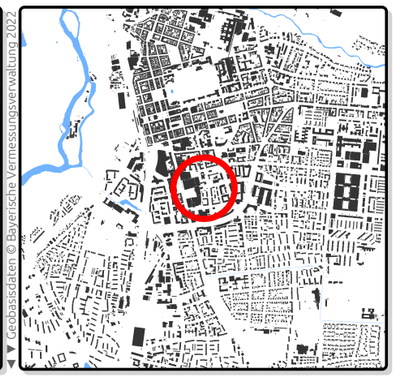
Umliegende Bebauung

- Gebäude für öffentliche Zwecke (Rathaus)
- Wohnbebauung
- Parkhaus

Platzfläche

- Fahrradabstellanlagen
- Pflanzkübeln
- E-Ladestation der Erlanger Stadtwerke für Kfz
- Ein- und Ausfahrt zu Parkhaus des Einkaufszentrums Neuer Markt
- Kfz-Stellplätze





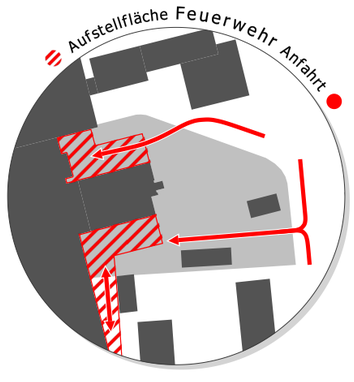
Besonderheiten

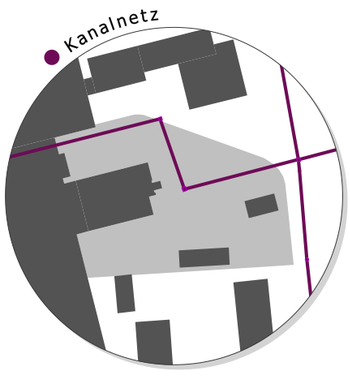
- Nördlicher Bereich des Platzes – großflächige Überdachung und Ein-/Ausfahrt zum Parkhaus – städtisches Grundstück, aber auch Erbbaurecht
- Platzfläche mit Versorgungsleitungen unterbaut
- Beleuchtungsanlage ist erneuerungsbedürftig
- Mittelfristig ist der Abriss der Fernwärmeschächte vorgesehen; die Fernwärmeleitung wird weiterhin benötigt

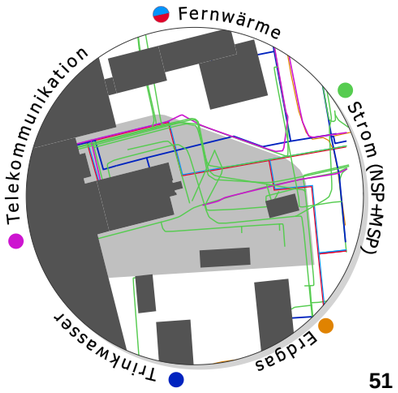
Sachstand Planung

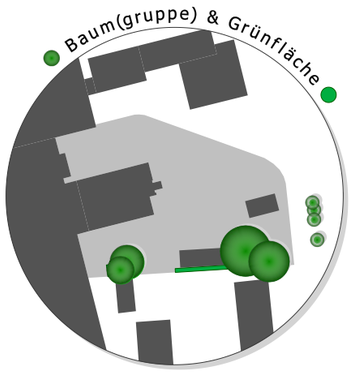
- „Street Art“ – künstlerische Aufwertung der Wand zur Tiefgarage

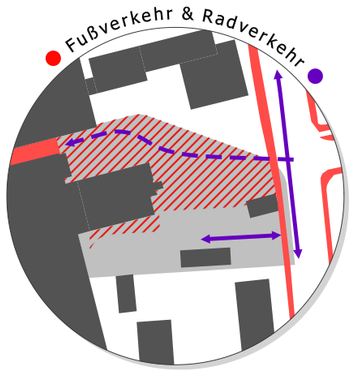
Erstellt am: 10.11.2022

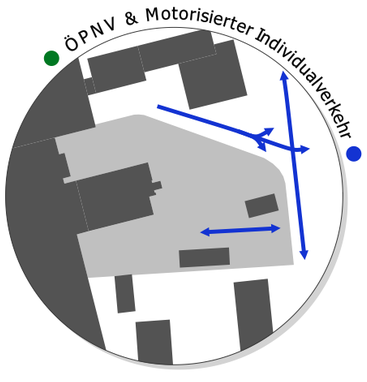












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Hugenottenplatz

Innenstadt



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität B

großflächige Entsiegelungen möglich und sinnvoll, aber unter Vorbehalt

- Durch die Nutzung für Veranstaltungen, im westlichen Bereich als zentralem Busbahnhof und die Straßenverkehrsflächen stark eingeschränkte Möglichkeiten. Sinnvoll wäre, die vorhandenen Baumstandorte zu verbessern und zu schützen, evtl. sind einzelne zusätzliche Baumstandorte denkbar.
- Prinzipiell aber großes Entwicklungspotential auf den Flächen des zentralen Busbahnhofes. Die Bedeutung für den ÖPNV könnte zukünftig stark verringert werden, in Abhängigkeit von der Umsetzung des neuen Busverknüpfungspunktes "Arcaden" und einer Busentlastung in der Goethestraße.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 306 A (Vergnügungsstätten)
- Darüber hinaus sind Bauvorhaben nach § 34 BauGB zu bewerten
- 3- bis 4-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung
- Fußgängerzone / Zentrum und Busbahnhof mit mehreren Bussteigen

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz aufgrund der Lage in der Innenstadt und in der Fußgängerzone
- Hohe Radfahrerfrequenz; Kreuzung wichtiger Radachsen; Fahrradabstellanlagen vorhanden
- Busbahnhof mit mehreren Bussteigen, hohe Bedeutung für ÖPNV
- Mittlere Frequenz MIV; Lieferverkehr; Taxistand
- Hohe Verkehrsbedeutung

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Hugenottenkirche
- Läden, Drogerie, Buchhandel
- Ärzte, Büros
- Sparkasse
- Gastronomie, Bäcker

Platzfläche

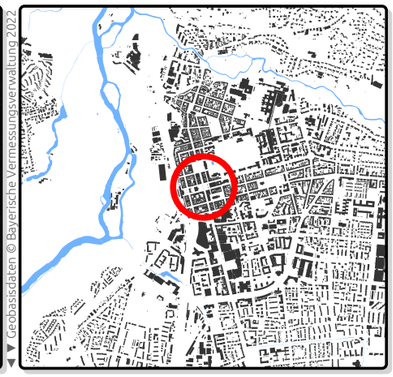
Im westlichen Bereich…

- Busbahnhof mit mehreren Bussteigen
- Sitzgelegenheiten an der Kirche

Im östlichen Bereich…

- Zentraler Brunnen / Wasserspiel
- Baum-umstandener Platz
- Bänke
- Außengastronomie





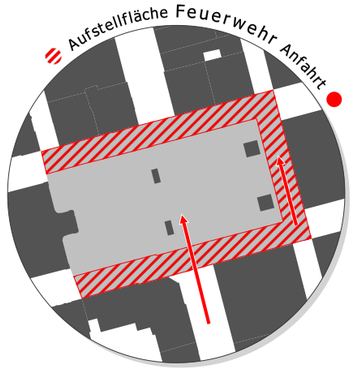
Besonderheiten

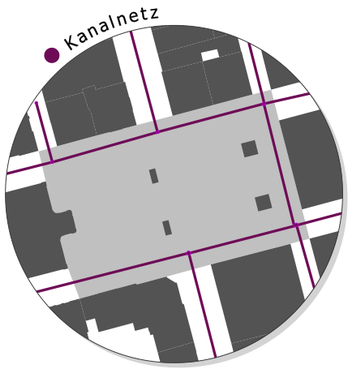
- Denkmalpflege: Ensemble Altstadt / Neustadt Erlangen
- Bodendenkmal
- Sanierungsgebiet Erlangen-Neustadt
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung auf der östlichen und südlichen Seite erforderlich

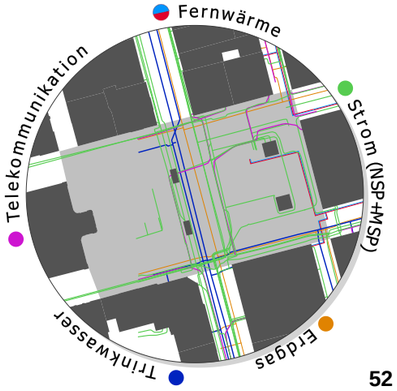
Sachstand Planung

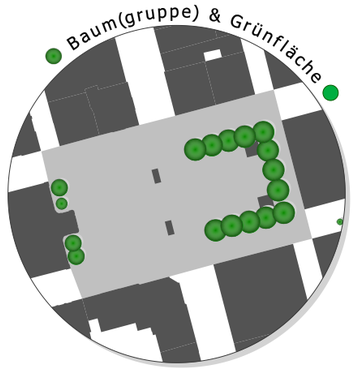
- Planungen zur barrierefreien Umgestaltung der östlichen Bereiche sowie des Kreuzungsbereiches Hauptstraße liegen aktuell vor.
- Sanierung des nördlichen Bereiches der Hauptstraße in Planung
- Fahrbahneinengung Halbmondstraße in Planung
- Umgestaltung Westseite: IHK Integriertes Handlungskonzept

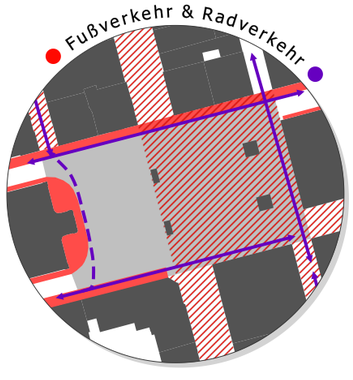
Erstellt am: 10.11.2022

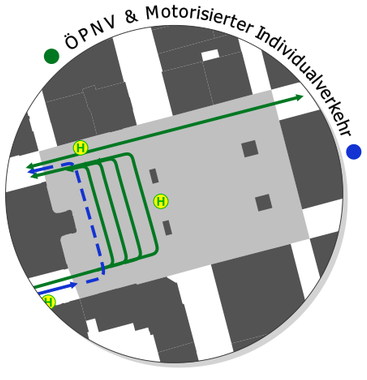












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Markt-/ Schlossplatz

Innenstadt

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität C

kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll,
z.B. einzelne Bäume

- Durch die Nutzung für temporäre Veranstaltungen wie Stadtstrand, Weihnachtsmarkt etc., den ständigen Marktbetrieb im westlichen Bereich und die Straßenverkehrsflächen stark eingeschränkte Möglichkeiten.
- Sinnvoll wäre, die vorhandenen Baumstandorte zu verbessern und zu schützen, evtl. sind einzelne zusätzliche Baumstandorte denkbar.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 306 A (Vergnügungsstätten)
- Darüber hinaus nach § 34 BauGB zu bewerten
- Zentrum Planstadt „Neustadt“
- Schloss und Palais Stutterheim als prägende Gebäude
- Hauptsächlich 3-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen
- Fußgängerzone mit Zugang zum Schlossgarten

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz aufgrund der Lage in der Innenstadt und in der Fußgängerzone
- Hohe Radfahrerfrequenz; Kreuzung wichtiger Radachsen; Fahrradabstellanlagen vorhanden
- Kein ÖPNV
- Kein Motorisierter Individualverkehr; Zufahrten für Anlieger und Händler
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Verwaltung der Friedrich-Alexander-Universität im ehemaligen Schloss
- Stadtbücherei im Palais Stutterheim
- Läden, Apotheke, Lebensmittel
- Gastronomie

Platzfläche

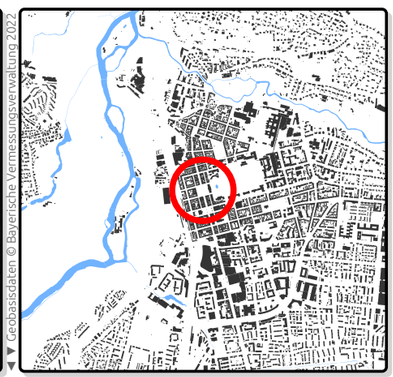
Im westlichen Bereich…

- Marktplatz mit Wochenmarkt (Montag bis Samstag)
- Verkaufsstände
- Außengastronomie
- Großer zentraler Brunnen
- Neun Bäume entlang der äußeren Ränder

Im östlichen Bereich…

- Schlossplatz
- Freie Fläche für temporäre Veranstaltungen wie Weihnachtsmarkt etc.
- Verkaufsstände
- Außengastronomie
- Sechs Bäume am nördlichen und südlichen Rand





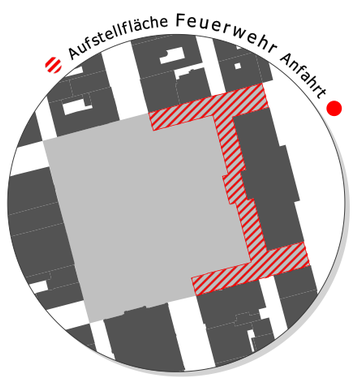
Besonderheiten

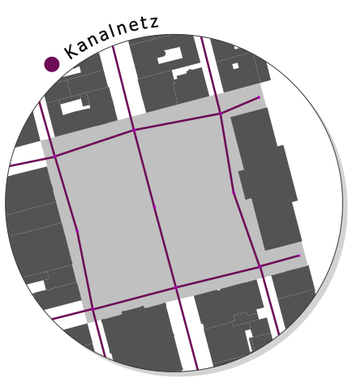
- Denkmalpflege: Ensemble Altstadt / Neustadt Erlangen
- Bodendenkmal
- Sanierungsgebiet Erlanger Neustadt
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung in der Hauptstraße noch nicht erfolgt

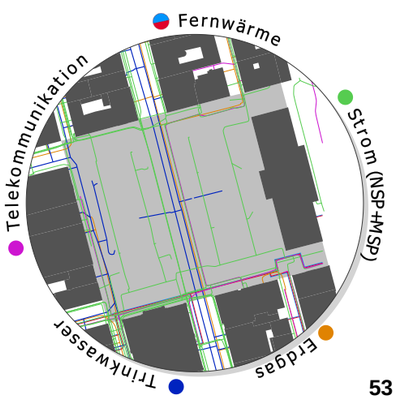
Sachstand Planung

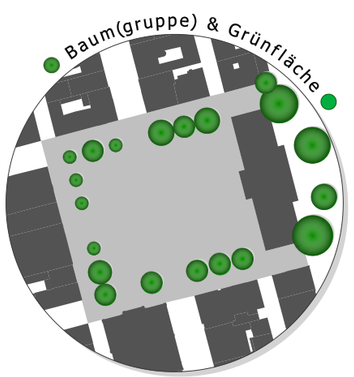
keine

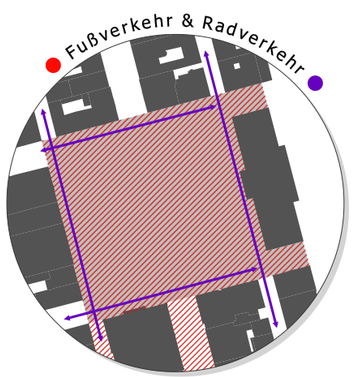
Erstellt am: 10.11.2022

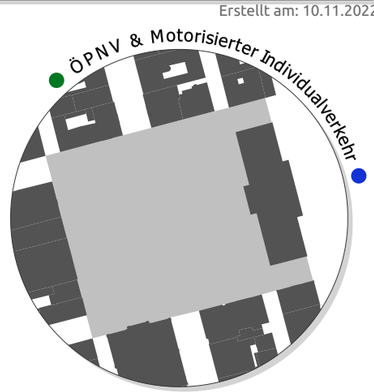












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Rathausplatz

Innenstadt



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität C

kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll,
z.B. einzelne Bäume

- derzeit versiegelt: ca. 75%
- Veranstaltungen und Marktbetrieb sind zu beachten
- weitere 10 (- 15%) könnten entsiegelt werden

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 311
  - Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO / Mischgebiet (MI) nach § 6 BauNVO
- Ein- bis 16-geschossige umliegende Bebauung mit öffentlicher und gewerblicher Nutzung
- Fußgängerzone

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz aufgrund der Lage in der Innenstadt und in der Fußgängerzone
- Bushaltestelle „Neuer Markt“ im Westen an der Nürnberger Straße
- Durchgang zum Kurt-Eisner-Platz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

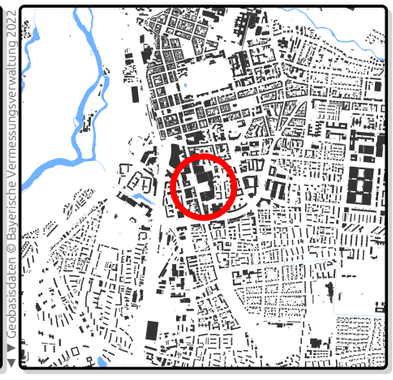
Umliegende Bebauung

- Einkaufszentrum (Neuer Markt)
- Gebäude für öffentliche Zwecke (Rathaus, Heinrich-Lades-Halle)
- Gastronomie

Platzfläche

- Veranstaltungen
- Außengastronomie im Südwesten
- Spielplatz im Norden
- Brunnen im Süden
- Offene Grünflächen mit Bäumen und Stauden, Sträuchern, Sommerflor
- Fahrradabstellanlagen
- Sitzbänke





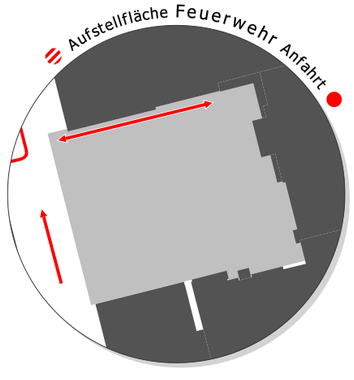
Besonderheiten

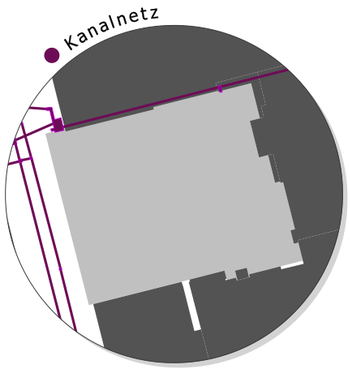
- Punktuelle Sanierung der öffentlichen Entwässerung ist erforderlich

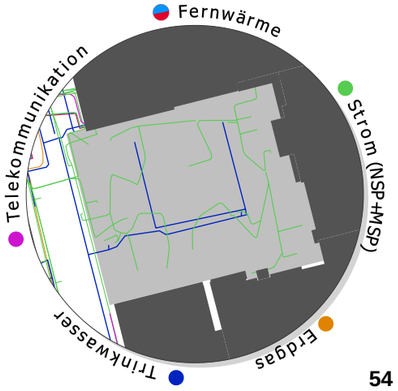
Sachstand Planung

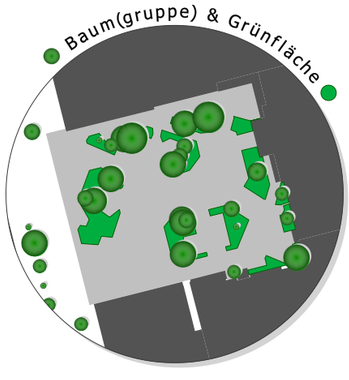
- 1000-Bügel-Programm: 50 Radbügel und 8 Lastenradbügel geplant (5 Standorte in nördlicher Hälfte)

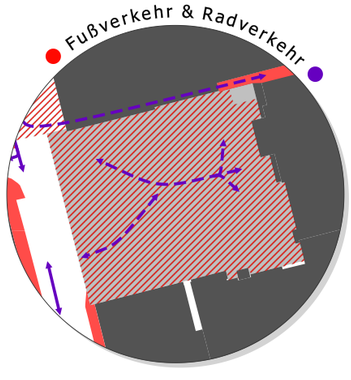
Erstellt am: 10.11.2022

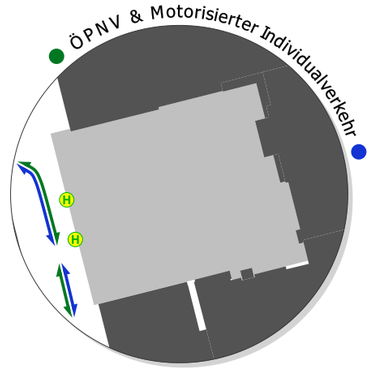












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Altstädter Kirchenplatz

Innenstadt

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität C

kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll,
z.B. einzelne Bäume

- Durch die Nutzung für temporäre Veranstaltungen stark eingeschränkte Möglichkeiten, evtl. sind einzelne zusätzliche Baumstandorte denkbar.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich von drei Bebauungsplänen
  - Bebauungsplan Nr. 257, 262 und 312
    - Besonderes Wohngebiet (WB) im Süden
    - Mischgebiet nach § 6 im Westen
    - Gemeinbedarf nach § 9 Abs. 1 S.5 im Norden bzw. Osten
- 2- bis 3-geschossige umliegende, hauptsächlich denkmalgeschützte Bebauung
- Fußgängerzone

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Fußgängerzone, daher nur Fußgängerfrequenz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

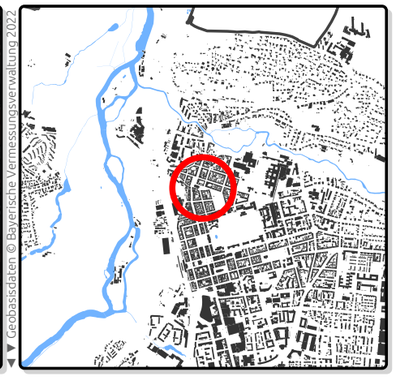
Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung
- Gastronomiebetriebe
- Altstädter Kirche
- Soziale Einrichtungen

Platzfläche

- Steinerner (Kopfsteinpflaster) Stadtplatz
- Zentraler Brunnen umgeben von Sitzbänken
- Außengastronomie
- 7 Bäume in kleinen Baumscheiben
- Hochbeete





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

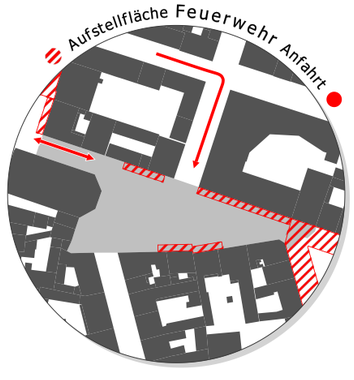
Besonderheiten

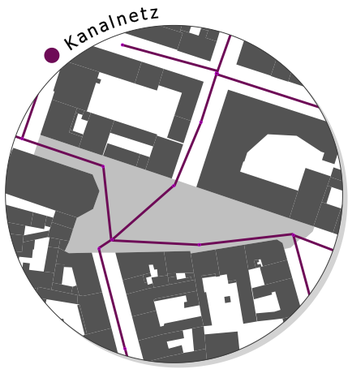
- Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“
- Hohe Akzeptanz der Bürgerschaft
- Hoher Anteil an denkmalgeschützten Gebäuden: Bestandteil Ensemble „Altstadt / Neustadt Erlangen“
- Bodendenkmal
- Große Teile des Platzes sind unterkellert
- Aufwändige Sanierung der öffentlichen Entwässerung - evtl. eine Kanalauswechslung - erforderlich

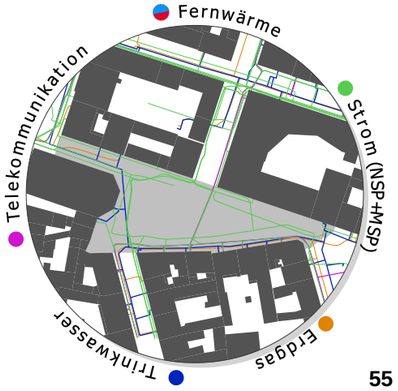
Sachstand Planung

- 1000-Bügel-Programm: 18 Rad- und ein Lastenradbügel geplant

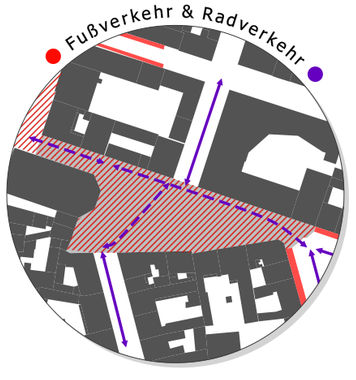
Erstellt am: 10.11.2022

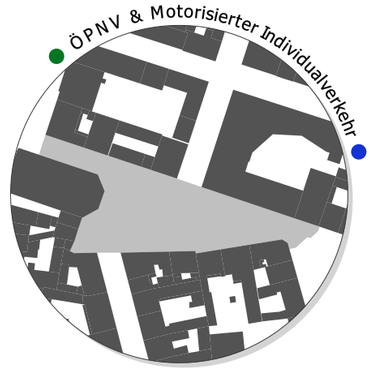












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Martin-Luther-Platz

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität C

kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll,
z.B. einzelne Bäume

- Durch die Straßenverkehrsfläche, die Feuerwehraufstellflächen und Unterkellerungen stark eingeschränkte Möglichkeiten.
- Sinnvoll wäre, die vorhandenen Baumstandorte zu verbessern und zu schützen, evtl. sind einzelne zusätzliche Baumstandorte denkbar.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 312
  - Festsetzung Platz: Straßenverkehrsfläche
  - Festsetzung Umgebung: Mischgebiet (MI) nach § 6 BauNVO
  - Festsetzung Museum: Fläche für Gemeinbedarf, kulturelle Einrichtung
- Prägend: Stadtmuseum und Martin-Luther-Kirche
- 2-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen
- Straßenverkehrsfläche mit Bushaltestellen mehrerer Buslinien
- Zugang zum Altstädter Kirchplatz

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Mittlere Fußgängerfrequenz
- Hohe Radfahrerfrequenz; wichtige Radachse: Hauptstraße; Fahrradabstellanlagen vorhanden
- Haltstellen mehrerer Buslinien
- MIV: hohe Frequenz
- Hohe Verkehrsbedeutung

Nutzung

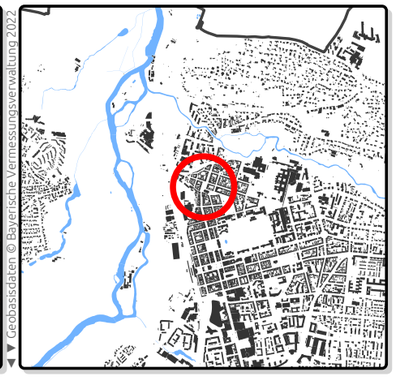
Umliegende Bebauung

- Stadtmuseum
- Martin-Luther-Kirche
- Versch. Läden
- Gastronomie
- Sparkasse

Platzfläche

- Außengastronomie
- Straßenverkehrsfläche
- Bushaltestellen mit Wartehallen





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

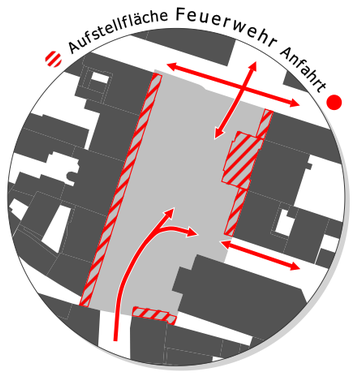
Besonderheiten

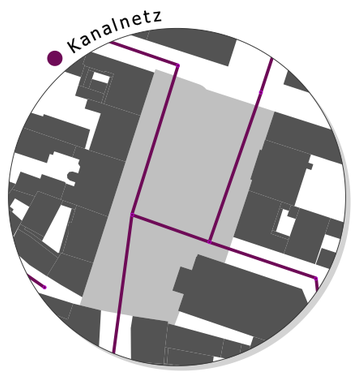
- Denkmalpflege: Ensemble Altstadt / Neustadt Erlangen
- Bodendenkmal
- Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“
- Es besteht der Wunsch der Bürgerschaft nach mehr Begrünung und Sitzmöglichkeiten
- Teilweise Unterkellerung der Platzfläche

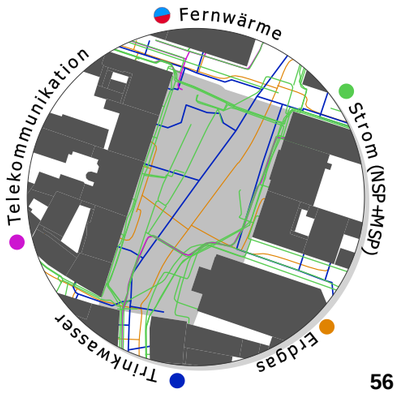
Sachstand Planung

- Platz wurde 2003/2004 einschließlich der Verkehrsführung komplett neugestaltet: Bindungsfrist Fördermittel der Städtebauförderung (25 Jahre)
- 1000-Bügel-Programm: Fahrradbügel in der Südhälfte in Planung

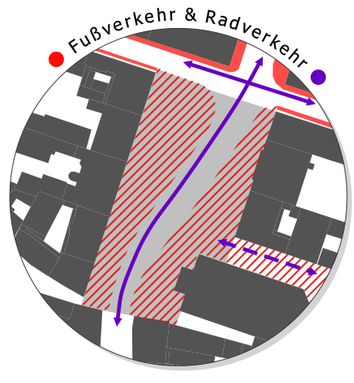
Erstellt am: 10.11.2022

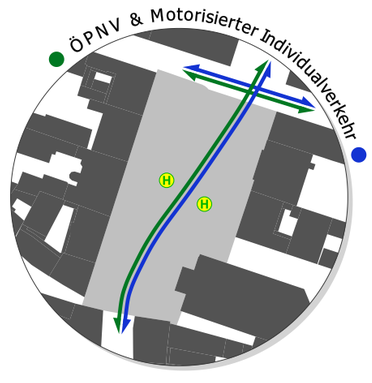












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Dorfstraße Nahversorgung

Büchenbach


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität C

kleinere Maßnahmen möglich und sinnvoll,
z.B. einzelne Bäume

- Gestalterische Verkehrsberuhigung der Dorfstraße wünschenswert.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 182
  - Straßenverkehrsfläche
  - Allgemeines Wohngebiet (WA) im Norden
- südlich der Dorfstraße: Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Ein- bis 5-geschossige umliegende Bebauung
- Übergang zwischen Einfamilienhausgebiet und Mehrfamilienhäuser / Hochhäuser am Europakanal

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Bushaltestelle „Büchenbach / Erlangen Diakon. Zentrum“ von zwei Buslinien befahren
- Hohe Frequenz des Radverkehrs: Kreuzung wichtiger Radachsen; künftiger Metropolradweg über Umweltspur
- Mittlere Fußgängerfrequenz
- Mittlere Verkehrsbedeutung

Nutzung

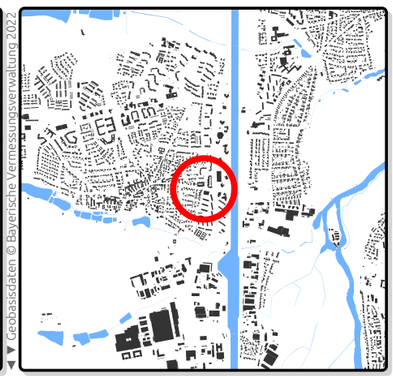
Umliegende Bebauung

- Kleines Nahversorgungszentrum
  - Post
  - Apotheke
  - Lebensmittelladen
  - Friseursalon
  - Arztpraxis
  - Einzelhandel
- Wohnnutzung

Platzfläche

- 4 Bäume in Baumscheiben
- Bushaltestelle
- Parkplätze





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

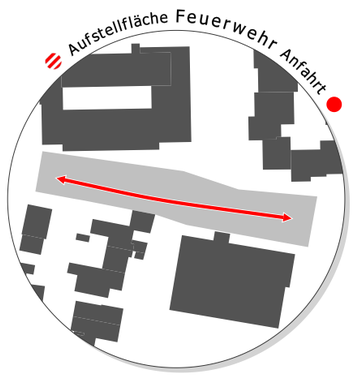
Besonderheiten

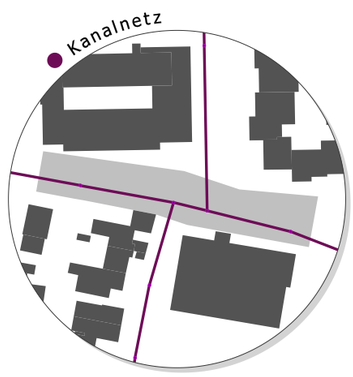
- Stadterneuerungsgebiet Büchenbach-Nord (56nord)
- Bei einer Umplanung müssen die umfangreich vorhandenen Versorgungsleitungen berücksichtigt werden

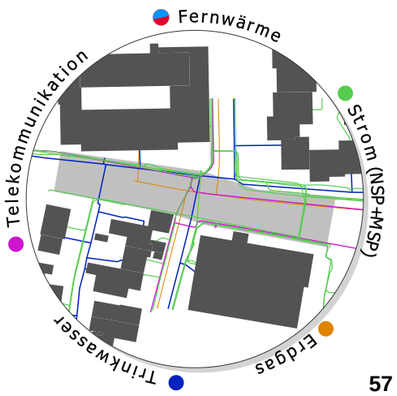
Sachstand Planung

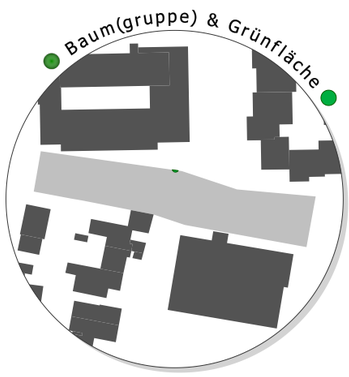
- Fahrradfreundliche Umgestaltung der Kreuzung Dorfstraße / Am Europakanal für 2023 vorgesehen
- ISEK-Maßnahme – mittelfristige Umsetzung geplant
- 1000-Bügel-Programm: zwei Standorte in Planung

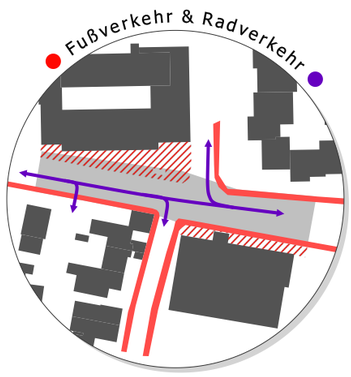
Erstellt am: 10.11.2022

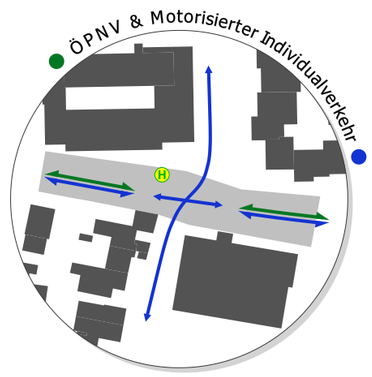












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Schorlachstraße

Ecke Felix-Klein-Straße


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität D

Missverhältnis Kosten / Nutzen

- In der Straße verlaufen Gas- und Wasserleitungen, Strom unter dem Gehweg. Abwasser verläuft sowohl unter der Straße als auch unter den Parkplätzen (3 m tief und mehr) EBE: "Überbaubarkeit nicht möglich. Baumpflanzungen mit regelkonformen Abstand = 2,50 m."
- Flurstück 96 ist in Privatbesitz und wird als Parkplatz benutzt, Anfahrbarkeit zu gewährleisten?
- Stadtteilkirchweih betrifft hier nur die Felix-Klein-Straße.
- Potential vorhanden.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 179
  - Straßenverkehrsfläche
  - Öffentliche Parkfläche (Parkplatz)
  - Mischgebiet (MI)
- Ein- bis dreigeschossige umliegende Bebauung mit Satteldächern
- Alter Ortskern
- Sehr heterogene Bebauung (Eingeschossiger Fachwerk- und Dreigeschossiges Mehrfamilienhaus)

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsfrequenz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

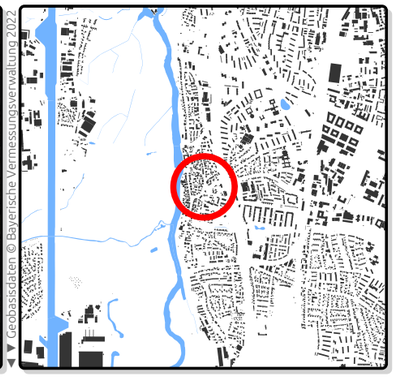
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Gastronomiebetrieb (Restaurant)
- Bürgerinitiative Bruck e.V.
- Gewerbebetrieb (Versicherung)

Platzfläche

- Zwei Bäume
- Rasenfläche
- Kfz-Stellplätze





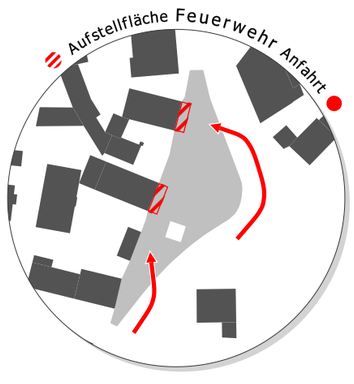
Besonderheiten

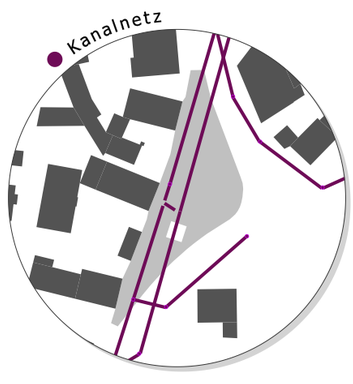
- Zwei Baudenkmäler in der unmittelbaren Umgebung
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung erforderlich

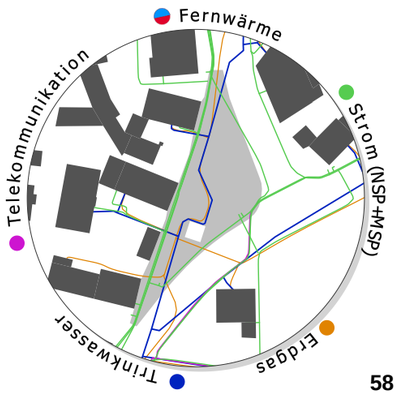
Sachstand Planung

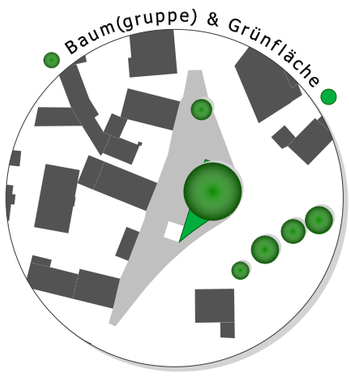
keine

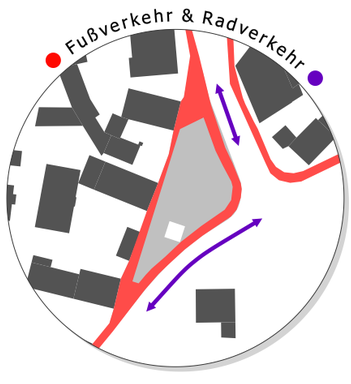
Erstellt am: 10.11.2022

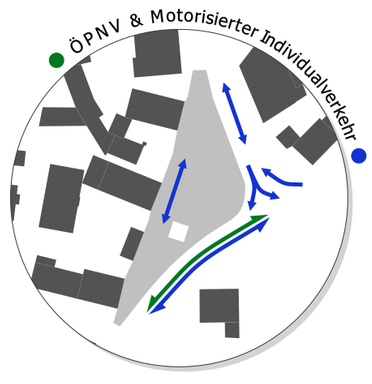












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

"Venzone-Platz"

Sieglitzhofer Straße / Lange Zeile



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität D

Missverhältnis Kosten / Nutzen

- In den ausgewiesenen Flächen sind Staudenbeete -ähnlich denen an der Südkreuzung - denkbar. Es verlaufen hier jedoch Wasser- und Fernwärmeleitungen in diesen Bereichen, auf die Rücksicht genommen werden muss. Dementsprechend wird in Frage gestellt, ob der Aufwand durch den tatsächlichen Nutzen gerechtfertigt ist.
- Eine sinnvolle Umplanung mit nennenswertem Nutzen müsste den gesamten Straßenraum und damit einhergehend eine Reduzierung der Straßenverkehrsfläche umfassen.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 172
  - Straßenverkehrsfläche
- ein- bis 6-geschossige umliegende Bebauung aus vorwiegend Mehrfamilienhäusern
- Mischgebiet (MI) südlich, ansonsten allgemeines Wohngebiet (WA)

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Frequenz des Radverkehrs: Kreuzung wichtiger Radachsen
- Mögliche Umgestaltung zum Kreisverkehr bei Straßenausbau
- Hohe Verkehrsbedeutung aufgrund der Frequenz des MIV und des Radverkehrs sowie der vorhandenen Buslinien

Nutzung

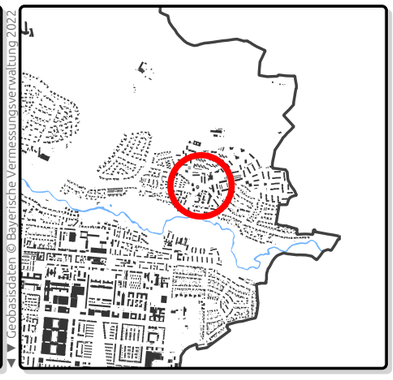
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Supermarkt
- Apotheke
- Seniorenheim
- Gemeindezentrum St. Theresia mit Jungendclub

Platzfläche

- Straßenkreuzung
- Baum in beengter Bauminsel im nördlichen Bereich





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

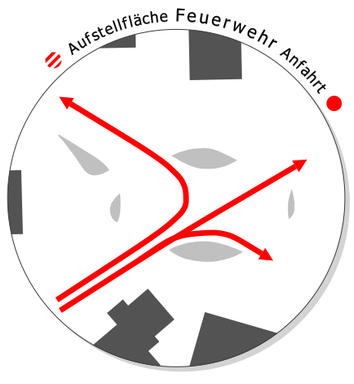
Besonderheiten

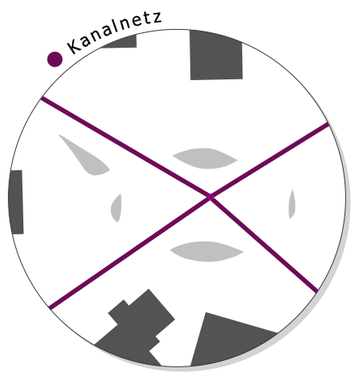
- Mögliche Umgestaltung zum Kreisverkehr bei Straßenausbau muss gesichert werden → keine Baumpflanzungen im Vorgriff

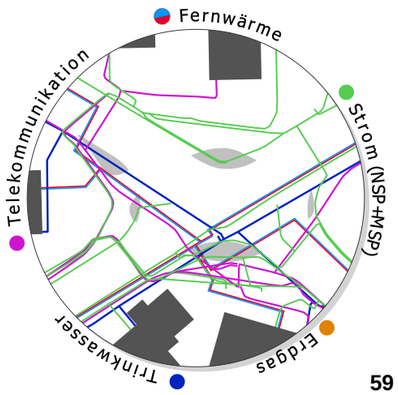
Sachstand Planung

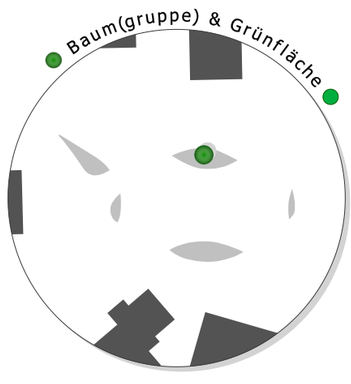
keine

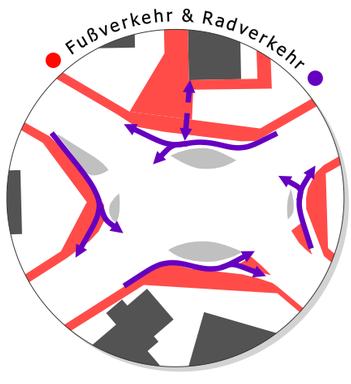
Erstellt am: 10.11.2022

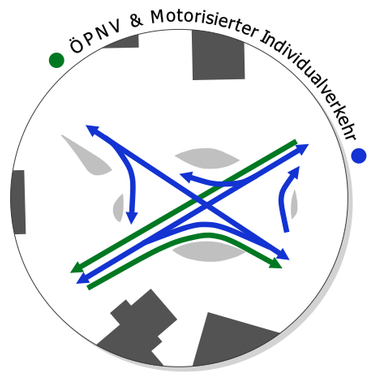












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Fürther Straße

Ecke Felix-Klein-Straße



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität D

Missverhältnis Kosten / Nutzen

- Wenn die vorhandenen acht Parkplätze aufgegeben oder neugeordnet würden, bestünde die Möglichkeit zur Entsiegelung.
- Verschiedene Abwasserkanäle eingetragen. (Tiefe: 3 m und mehr) EBE: " Überbaubarkeit nicht möglich. Baumpflanzungen mit regelkonformen Abstand = 2,50 ."

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 179
  - Straßenverkehrsfläche im allgemeinen Wohngebiet (WA)
  - Unter Naturschutz stehender Baum
  - Mischgebiet (MI) im Norden (Bebauungsplan Nr. 189)
- Zwei- bis dreigeschossige umliegende Bebauung mit Satteldach
- Alter Ortskern mit Kirche und Fachwerk

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Bushaltestelle „Bruck / Erlangen Kirche“ von zwei Buslinien befahren
- Geringe Verkehrsbedeutung
- Kreuzung wichtiger Radverbindungen

Nutzung

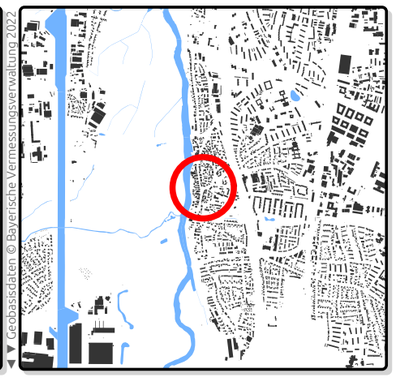
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Bäckerei
- Friseursalon / Nagelstudio
- Post
- Fahrschule
- Versicherung

Platzfläche

- Baum in offenem Baumbeet / Hochbeet
- Außengastronomie
- Veranstaltungen (Kirchweih)
- Sitzbank
- Kfz-Stellplätze





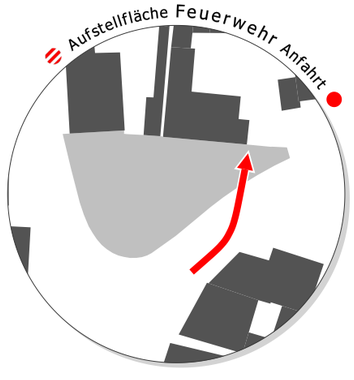
Besonderheiten

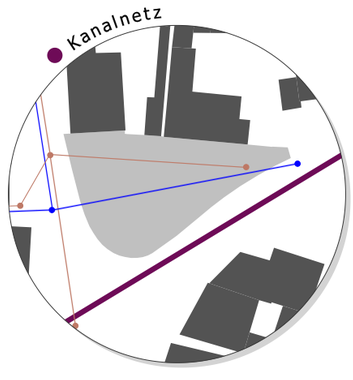
- Baum unter Naturschutz
- Bestandteil Denkmalensemble „Fürther Straße“ (Mehrere Baudenkmäler)
- Teilweise Bodendenkmal (Umgriff Kirche)
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung ist erforderlich

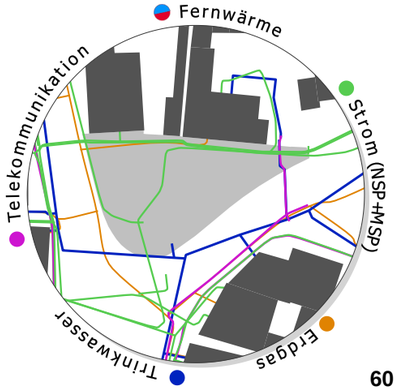
Sachstand Planung

- Mittel- bis langfristiger Umbau mit barrierefreien Bushaltestellen
- 1000-Bügel-Programm: hohe Priorität

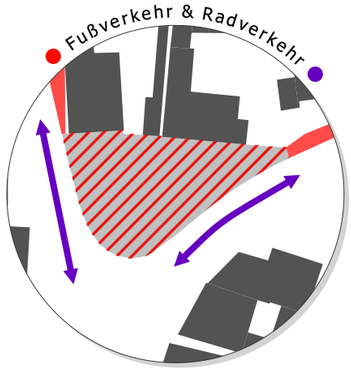
Erstellt am: 10.11.2022

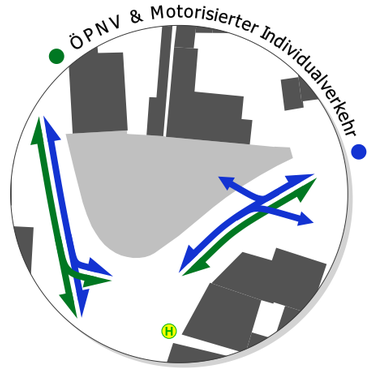












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Lange Zeile

Ecke Schronfeld


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität D

Missverhältnis Kosten / Nutzen

- Auf dem ausgewiesenen Bereich befindet sich ein Buswartehäuschen. Es verlaufen hier sowohl Strom als auch Wasserleitungen.
- Eine sinnvolle Umplanung mit nennenswertem Nutzen müsste den gesamten Straßenraum und damit einhergehend eine Reduzierung der Straßenverkehrsfläche umfassen.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 143
  - Straßenverkehrsfläche
  - Allgemeines Wohngebiet (WA) im Süden (Bebauungsplan Nr. 143) und im Norden (Bebauungsplan Nr. 172)
- Größere zwei- bis dreigeschossige Einzelhäuser im Süden und Norden
- Viergeschossiges Mehrfamilienhaus im Westen

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Frequenz des Radverkehrs: wichtige Radverbindung in alle drei Richtungen
- Bushaltestelle „Im Heuschlag“ von drei Buslinien befahren, barrierefreier Ausbau zukünftig notwendig
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

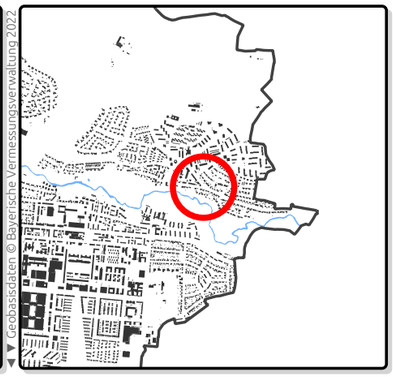
Umliegende Bebauung

- Tierarztpraxis
- Bäcker
- Metzgerei
- Wohnbebauung

Platzfläche

- Asphaltierte Kreuzung
- Fahrradstraße (Schronfeld)
- Bushaltestelle „Im Heuschlag“





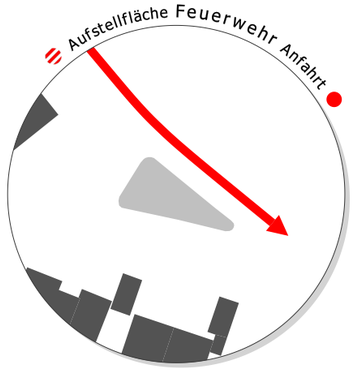
Besonderheiten

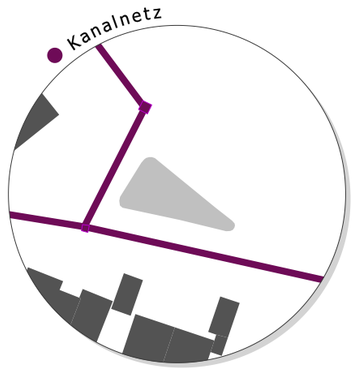
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung erforderlich

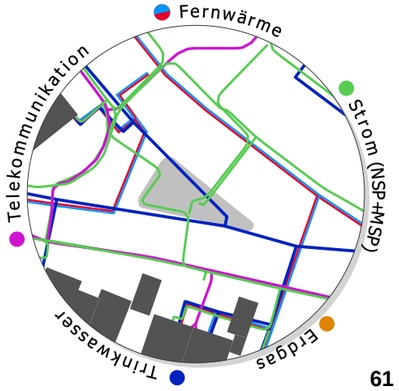
Sachstand Planung

- Errichtung der Fahrradstraße (Schronfeld) realisiert

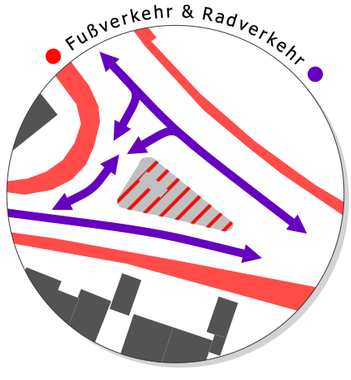
Erstellt am: 10.11.2022

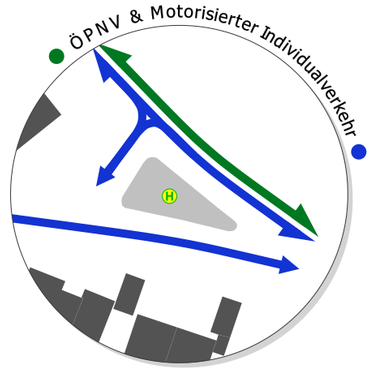












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Am Meilwald

Ecke Adalbert-Stifter-Straße

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität D

Missverhältnis Kosten / Nutzen

- Unter der nördlicheren Fläche verläuft der Abwasserkanal, im gesamten Kreuzungsbereich sind Wasser- und Stromleitungen vorhanden. Mit Hinblick auf die Klimaanalysedaten und die stadträumliche Bedeutung, wird in Frage gestellt, ob der Aufwand durch den tatsächlichen Nutzen gerechtfertigt ist.
- Eine sinnvolle Umplanung mit nennenswertem Nutzen müsste den gesamten Straßenraum und damit einhergehend eine Reduzierung der Straßenverkehrsfläche umfassen.

Städtebauliche Situation

- Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Ein- bis zweigeschossige umliegende Wohnbebauung mit großzügigen Freiflächen

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Sehr geringe Verkehrsfrequenz
- Keine Verkehrsbedeutung

Nutzung

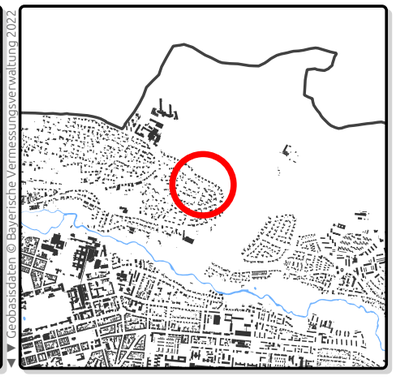
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung

Platzfläche

- Sperrfläche in der Straßenkreuzung





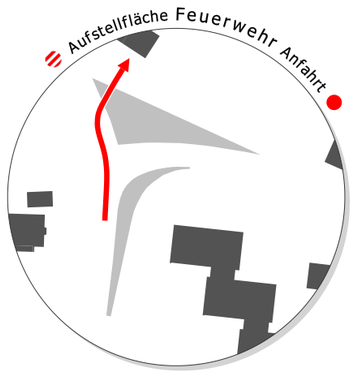
Besonderheiten

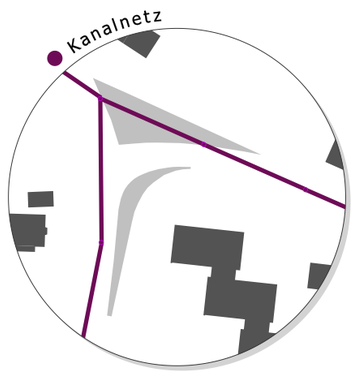
- Öffentliche Entwässerung in der Adalbert-Stifter-Straße sanierungsbedürftig

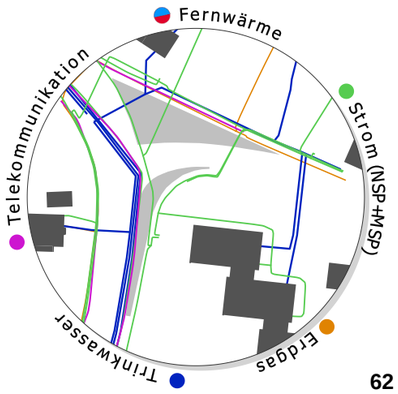
Sachstand Planung

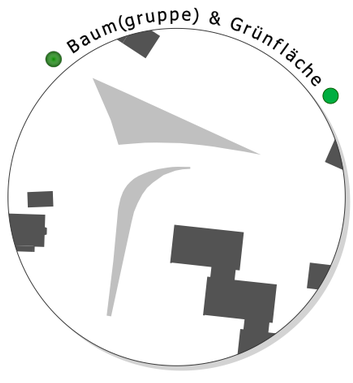
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung in der Straße „Am Meilwald“ bereits erfolgt

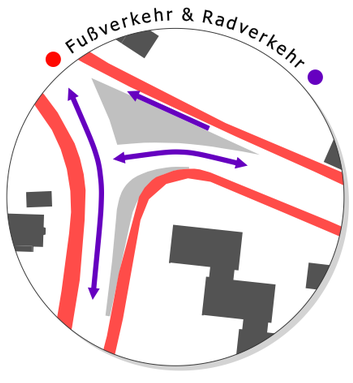
Erstellt am: 10.11.2022

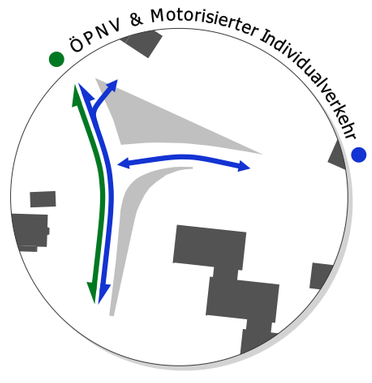












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Güterhallenstraße

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität E

StUB-Trasse

- Flächen befinden sich im Bereich der künftigen StUB-Trasse, evtl. sogar im Bereich einer potentiellen StUB-Haltestelle. Es wird davon abgeraten, eine entsprechende Planung vorwegzunehmen.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich der Bebauungspläne Nr. 301 und 383
  - Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO
  - Sonstiges Sondergebiet (SO) nach § 11 BauNVO
- 2- bis 5-geschossige umliegende Bebauung mit hauptsächlich gewerblicher Nutzung
- Teilweise historische Bauten unter Denkmalschutz

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Verkehrsbedeutung
- Zentrale Bushaltestelle – hohe Bedeutung für den ÖPNV
- Hohe Fußgängerfrequenz
- Hohe Radfahrfrequenz: Kreuzung wichtiger Fahrradrouten

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Kino Manhattan
- Gastronomiebetriebe
- Einkaufszentrum Erlangen Arcaden
- Kunstmuseum

Platzfläche

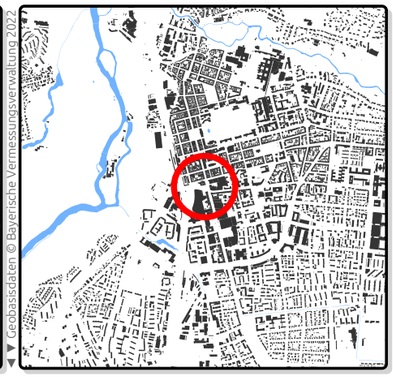
Im nördlichen Bereich…

- Außenbestuhlung der Gastronomiebetriebe
- Bushaltestellen
- 3 Bäume zwischen den Bushaltestellen in überdeckelten freitragenden Baumscheiben
- Pflanzbeet in der südöstlichen Ecke

Im südlichen Bereich…

- Außengastronomie
- „Fahrradparkplatz“ vor Erlangen Arcaden
- Großer Baum in offener Bauminsel





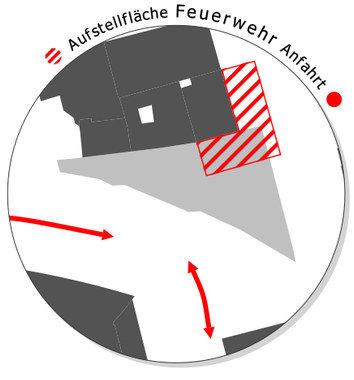
Besonderheiten

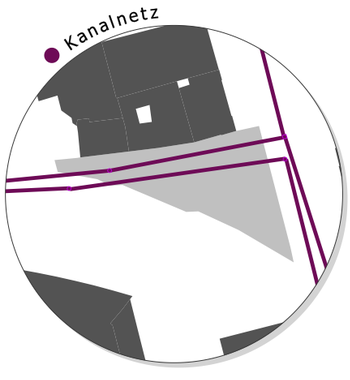
- Sanierungsgebiet „Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz“
- Teilweise Bodendenkmal (im Bereich Güterhallenstraße / Stadtmauer)
- 3 historische Gebäude unter Denkmalschutz
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung erforderlich

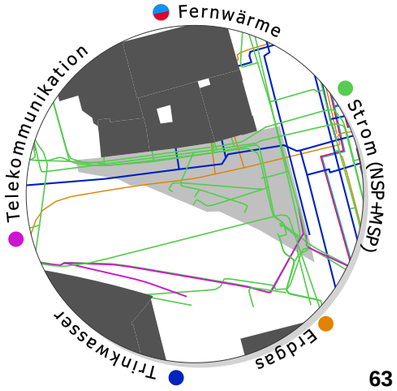
Sachstand Planung

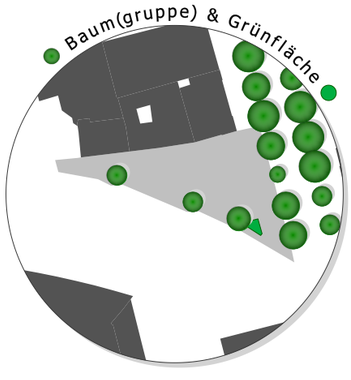
- Flächen im Bereich der StUB-Trasse
- Sanierung der Kanäle bereits erfolgt
- 1000-Bügel-Programm: deutliche Aufstockung der Fahrradabstellanlagen geplant

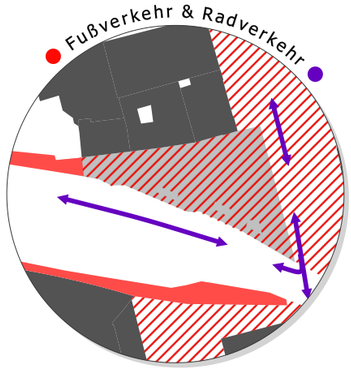
Erstellt am: 10.11.2022

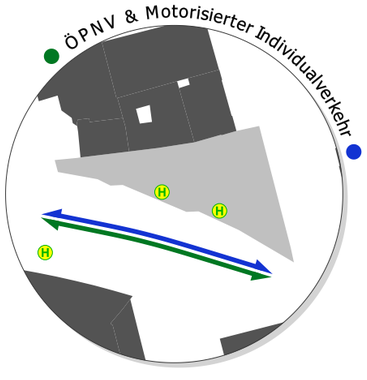












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Langemarckplatz

Innenstadt



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität E

StUB-Trasse

- Flächen befinden sich im Bereich der künftigen StUB-Trasse, evtl. sogar im Bereich einer potentiellen StUB-Haltestelle. Es wird davon abgeraten, eine entsprechende Planung vorwegzunehmen.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 303
  - Festgesetzt als Grünfläche / Parkanlage
  - Mischgebiet (MI) im Norden
  - Sondergebiet (SO) Universität im Osten
  - Besonderes Wohngebiet im Westen (2. Deckblatt zum Bebauungsplan 303)
- 4- bis 9-geschossige umliegende Bebauung
- Fußgängerzone

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Frequenz an Radfahrer*innen und Fußgänger
- Als wichtige Fahrradabstellmöglichkeit genutzt
- Bushaltestelle Erlangen Langemarckplatz (mehrere Buslinien) im Norden an der Henkestraße
- Hohe Verkehrsbedeutung
- Mobilpunkt im Bestand

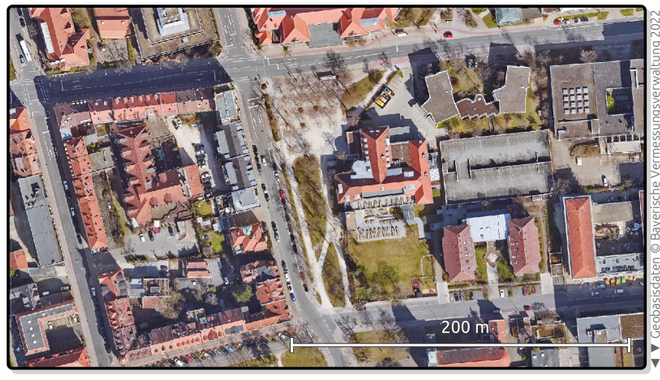
Nutzung

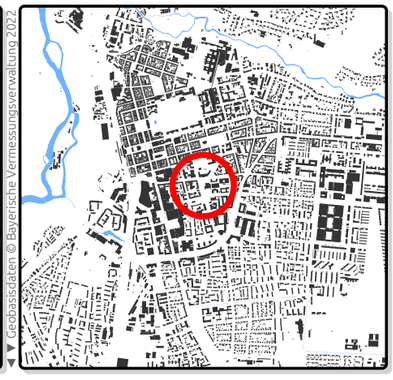
Umliegende Bebauung

- Christian-Ernst-Gymnasium
- Mensa der Universität
- Wohnbebauung

Platzfläche

- Rasenflächen mit dichtem Baumbestand
- Niedrige Hecken
- Wassergebundene Wege
- Sitzbänke





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

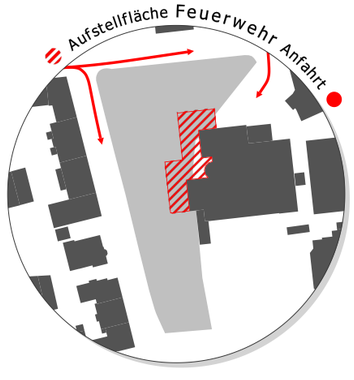
Besonderheiten

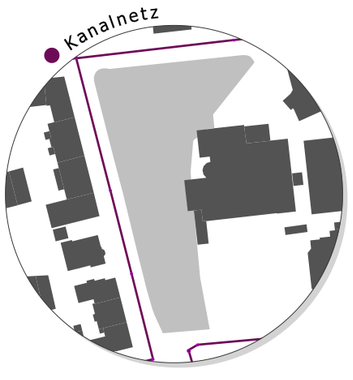
- Bei feuchtem Wetter bilden sich Pfützen im wassergebundenen Geh-Radweg-Belag, so dass Radfahrer- und Fußgänger*innen die angrenzenden Rasenflächen benutzen
- Christian-Ernst-Gymnasium im Norden und Wohnhäuser im Südwesten unter Denkmalschutz

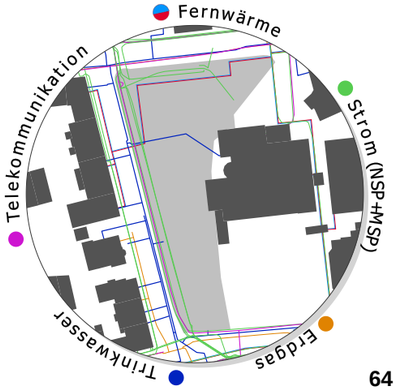
Sachstand Planung

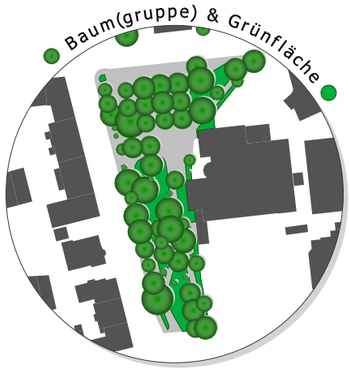
- Neubau Kinderkrippe und Studentenwohnheim: Realisierungswettbewerb mit städtebaulich und freiraumplanerischen Ideenteil 2019; Bauantrag Ende 2021
- 1000-Bügel-Programm: Große überdachte Fahrradabstellanlage geplant

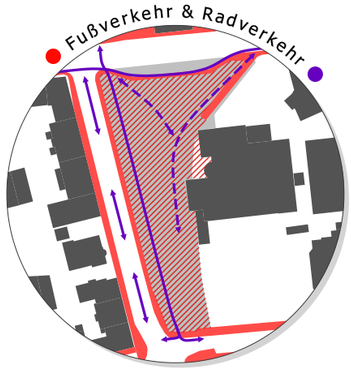
Erstellt am: 10.11.2022

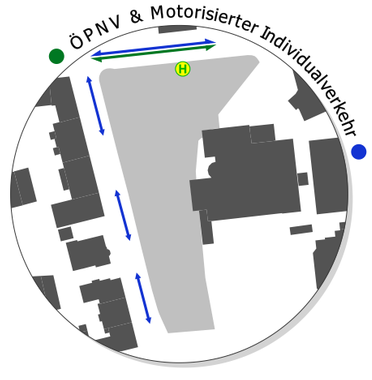












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Sebastianstraße

Tennenlohe


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität E

StUB-Trasse

- Flächen befinden sich im Bereich der künftigen StUB-Trasse, evtl. sogar im Bereich einer potentiellen StUB-Haltestelle. Es wird davon abgeraten, eine entsprechende Planung vorwegzunehmen.

Städtebauliche Situation

- Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Am Ortsrand, gleichzeitig aber alter Ortskern mit Kirche und Gemeindehaus
- Ein- bis zweigeschossige Bebauung

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Bushaltestelle „Tennenlohe Kirche“ von vier Buslinien befahren
- Branderweg: hohe Frequenz des Radverkehrs – wichtige Radachse
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

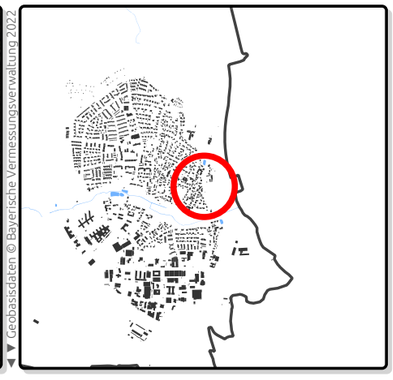
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Kirche mit Gemeindehaus
- Ökumenische Nachbarschaftshilfe Tennenlohe e.V.
- Gastronomie

Platzfläche

- Offene Grünflächen mit Baumbestand
- Teilweise Kirchweihgelände
- Skulptur
- Bushaltestelle in der Platzmitte





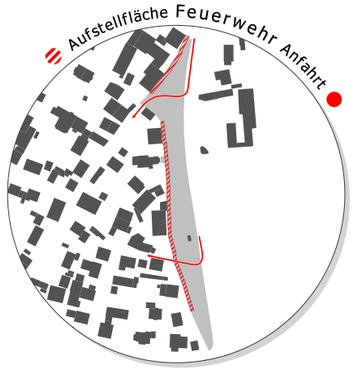
Besonderheiten

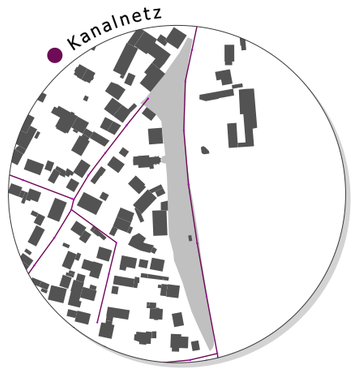
- Mehrere Baudenkmäler in der unmittelbaren Umgebung
- Teilweise Bodendenkmal (Umgriff Kirche)

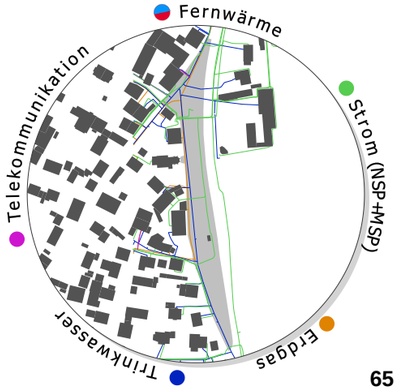
Sachstand Planung

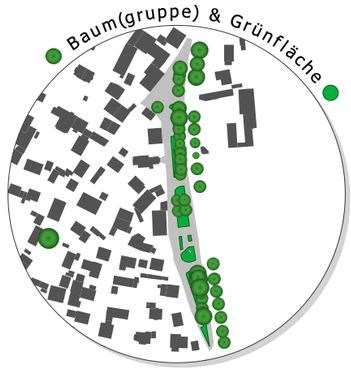
- 2012 wurde Planung im Ortsbeirat vorgestellt
- Nördliche Flächen im Bereich der StUB-Trasse
- 1000-Bügel-Programm: Standort am nördlichen Ende in Planung

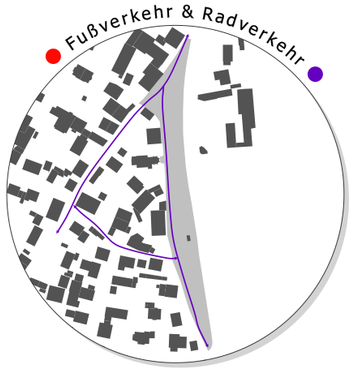
Erstellt am: 10.11.2022

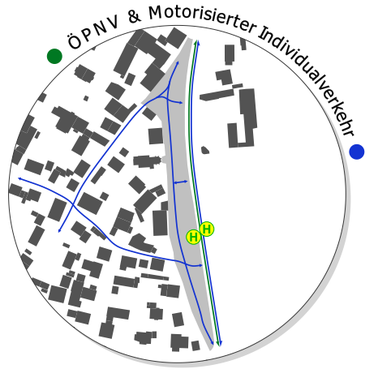












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Eginoplatz

Kriegenbrunn

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität F

Umbau sinnvoll,
aber in anderem Rahmen

- Eine Umgestaltung des in die Jahre gekommenen Eginoplatzes als Dorfmitte / Dorfplatz erscheint sinnvoll, großflächige Entsiegelungen und Pflanzung von Bäumen bieten sich hier nicht an.

Städtebauliche Situation

- Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB (Innenbereich)
- Alter Ortskern in der Nähe der Wehrkirche
- Ein- bis zweigeschossige umliegende Bebauung (teilweise unter Denkmalschutz) mit Satteldach

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsfrequenz
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

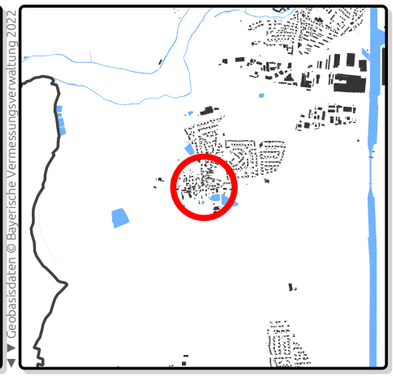
Umliegende Bebauung

- Alte Gehöfte
- Wohnnutzung
- Jugendclub

Platzfläche

- Asphaltierte Straßenverkehrsfläche um zentralen Baum und kleinen Brunnen
- Baum in offenem Baumbeet / Hochbeet mit Unterpflanzung





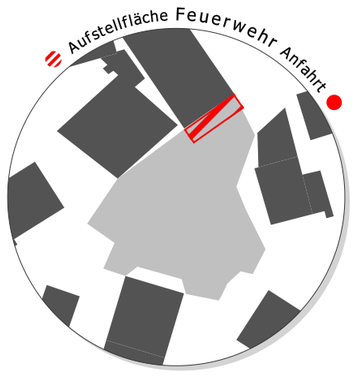
Besonderheiten

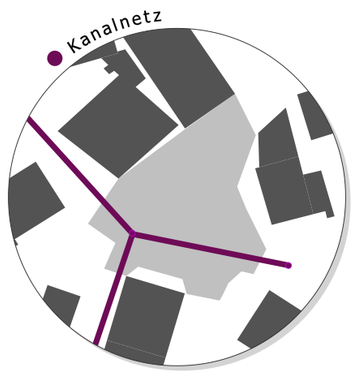
- Zwei Baudenkmäler in unmittelbarer Nähe
- Sanierung der öffentlichen Entwässerung erforderlich

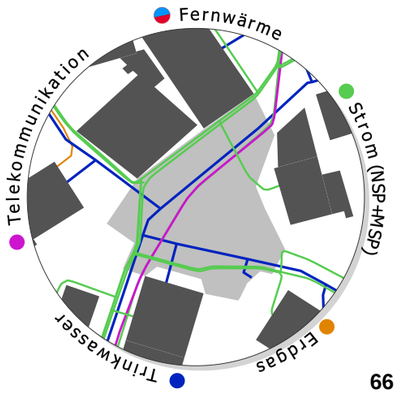
Sachstand Planung

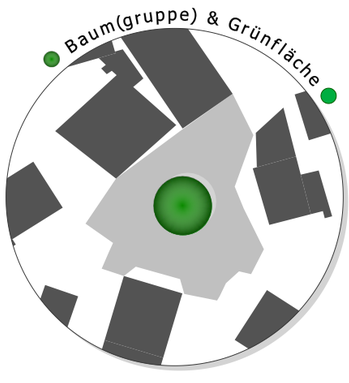
keine

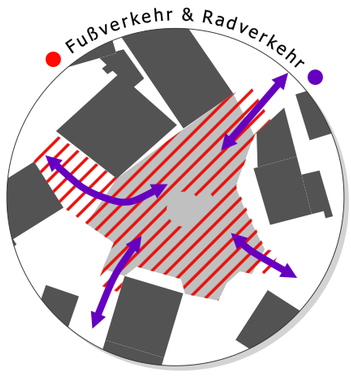
Erstellt am: 10.11.2022

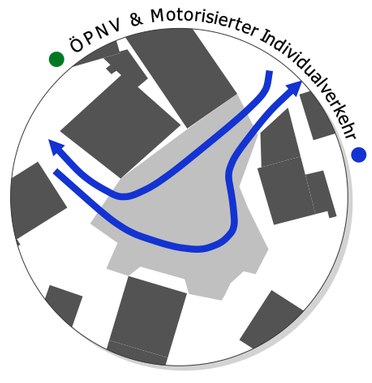












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Essenbacher Brücke

Innenstadt



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität F

Umbau sinnvoll,
aber in anderem Rahmen

- Wurde bereits im Zuge des Projekts "Hochwasserschutz Schwabach" mitbetrachtet. Eine Aufwertung der Fläche mit Sitzmöglichkeiten und eventuell mit Zugang zur Schwabach wäre zu prüfen. Hinsichtlich Bioklimatischer Situation aufgrund der geringen Größe kaum relevant. Der hohe Versiegelungsgrad der Fläche ist nicht notwendig.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 344
  - Öffentliche Grünfläche
  - Landschaftsschutzgebiet auf gegenüberliegende Seite der Bayreuther Straße (Bebauungsplan Nr. 255)
- 2- bis 4-geschossige umliegende Bebauung mit Wohn- und gewerblicher Nutzung

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Keine Verkehrsbedeutung

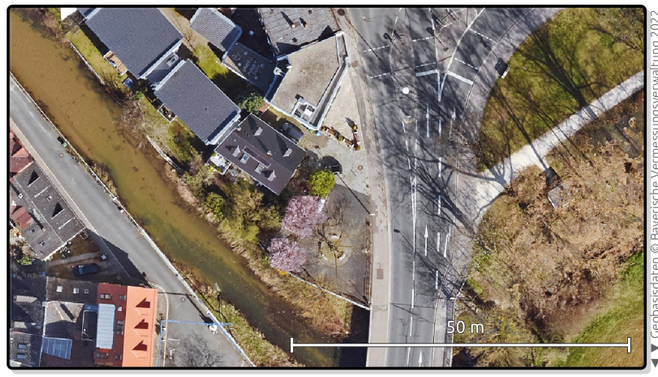
Nutzung

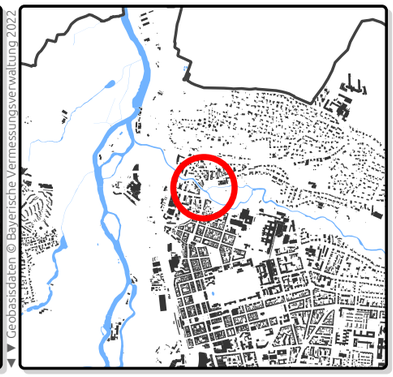
Umliegende Bebauung

- Eiscafé
- Bäckerei (nördlich)
- Büros
- Wohnnutzung

Platzfläche

- Westseite / Schwabachufer: Fahrradabstellanlagen um zentralen Baum
- Rasenflächen mit Bäumen im östlichen Bereich





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

Besonderheiten

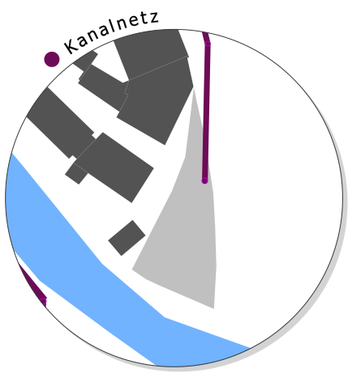
- In unmittelbarer Nähe zur Schwabach

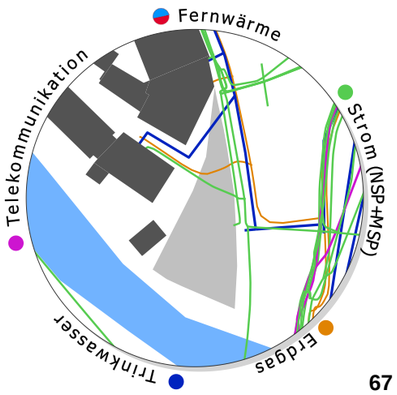
Sachstand Planung

- Hochwasserschutz Schwabach

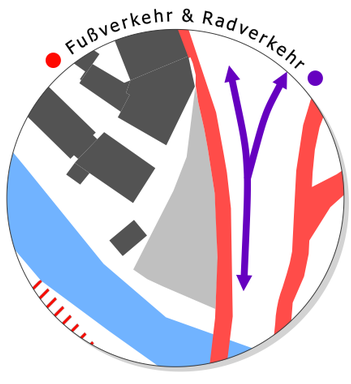
Erstellt am: 10.11.2022

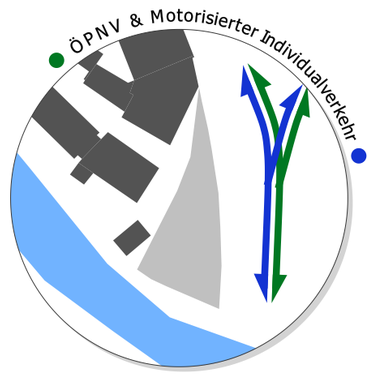












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

St. Michael

Steudach


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität F

Umbau sinnvoll,
aber in anderem Rahmen

- Die Dorfgemeinschaft wünscht sich an der Stelle der alten und baufälligen Scheune einen Dorfplatz. Entsprechende Planungen werden als sinnvoll angesehen, Auswirkungen auf die ohnehin gute bioklimatische Situation werden sich hierdurch jedoch nicht ergeben. Bei der Planung eines Dorfplatzes sollte auf vollflächige Versiegelung verzichtet werden.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 186
  - Dorfgebiet (MD)
  - Zum Teil Straßenverkehrsfläche
- Dorfmitte
- Kreuzung der beiden Hauptstraßen
- Aktuell bebaut mit einer Scheune mit Glockenturm
- Nach Abbruch des Gebäudes ist eine Neuplanung als Dorfplatz geplant
- Zweigeschossige umliegende Bebauung mit Satteldach

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Durch Bushaltestelle „Steudach / St. Michael“ an ÖPNV-Netz angebunden
- Geringe Verkehrsbedeutung

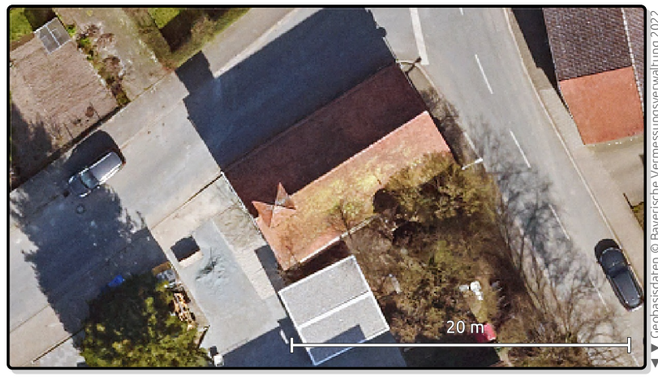
Nutzung

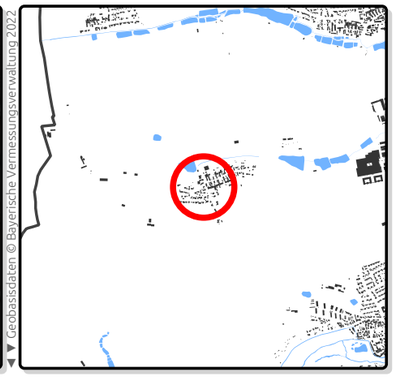
Umliegende Bebauung

- Wohnnutzung
- Alte landwirtschaftliche Gebäude (zum Teil noch in Betrieb)

Platzfläche

- Alte Scheune mit Glockenturm





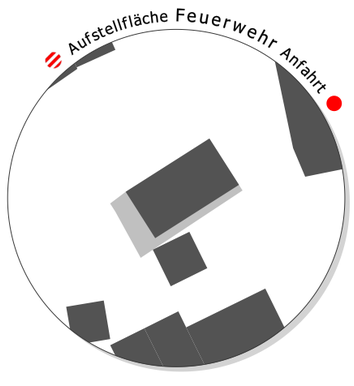
Besonderheiten

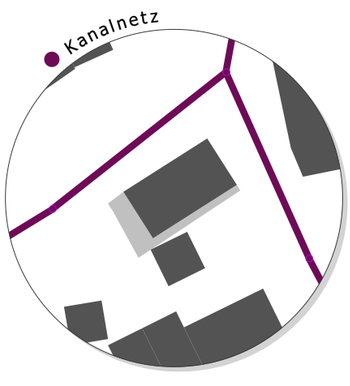
- Baudenkmal in unmittelbarer Nähe

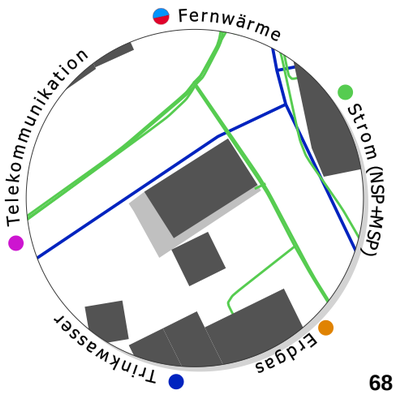
Sachstand Planung

keine

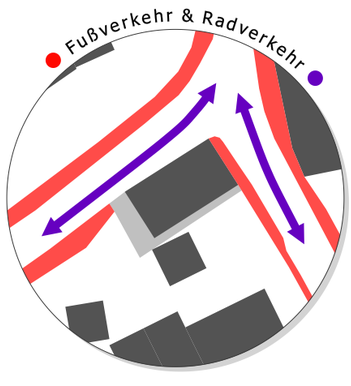
Erstellt am: 10.11.2022

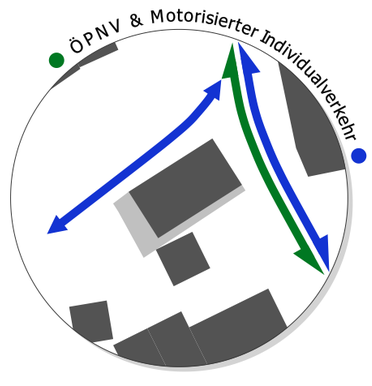












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Bohlenplatz

Innenstadt



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität G

Grünanlage

- Stark durchgrünte Parkanlage - Positivbeispiel
- Maßnahmen zur Aufwertung wurden bereits umgesetzt

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 307 und dem 2. Deckblatt zum Bebauungsplan 307
  - Festsetzung Platz: Parkanlage / Grünfläche
  - Festsetzungen Umgebung: Mischgebiet (MI) und Sondergebiet (SO) nach § 7 BauNVO (SO: Staatl. Bauamt und Universität)
- Parkanlage in der Planstadt „Neustadt“
- Hauptsächlich 2-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen, teilweise auch 3-, 4-geschossig
- Staatliches Bauamt im Osten: 3- und 4-geschossig
- Universitätsklinikum im Süden: 3- und 4-geschossig
- Ehemalige Kirche im westlichen Teil des Platzes

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz
- Mittlere Radfahrerfrequenz: Radachse Krankenhausstraße – Holzgartenstraße
- Kein ÖPNV
- MIV auf Einbahnstraßen um den Platz; Parkplätze vorhanden
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

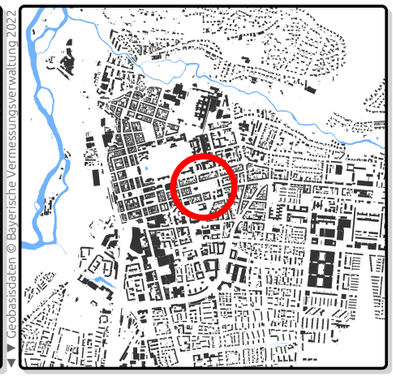
Umliegende Bebauung

- Ehemalige Kirche dient heute als Gemeindehaus; „kreuz+quer“
- Staatliches Bauamt
- Universitätsklinikum
- Verschiedene Läden und Gastronomiebetriebe

Platzfläche

- Parkanlage: Grünanlage mit zentralem Brunnen
- Sitzbänke
- Spielplatz im Osten
- Veranstaltungen (z.B. regelmäßiger Flohmarkt)





Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2022

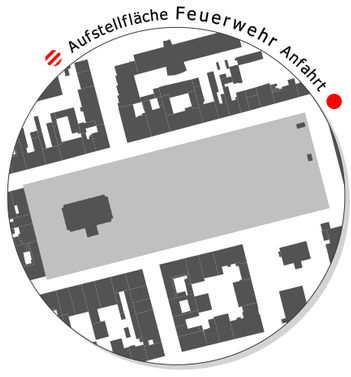
Besonderheiten

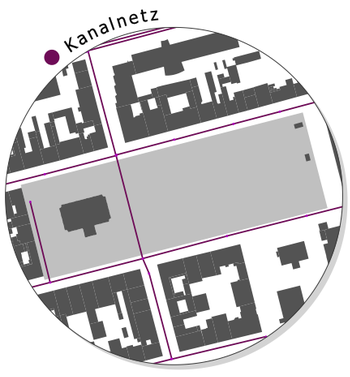
- Denkmalpflege: Ensemble Altstadt / Neustadt Erlangen
- Bodendenkmal
- Stark durchgrünte Anlage mit hoher Aufenthaltsqualität und hoher Akzeptanz durch die Bürgerschaft: Positivbeispiel, entsprechend kein Handlungsbedarf hinsichtlich Grünflächen.
- Sanierungsgebiet Erlanger Neustadt

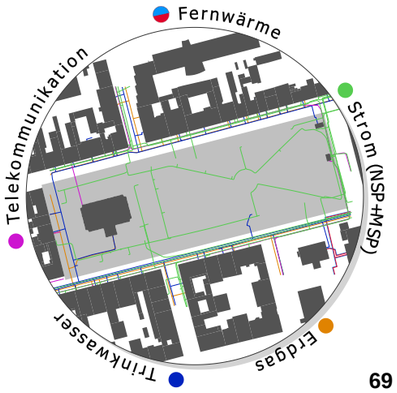
Sachstand Planung

- Maßnahmen zur Aufwertung wurden bereits umgesetzt: Wegesanierung, Hochbeete, automatische Rasenbewässerung
- 1000-Bügel-Programm: mehrere hochpriorisierte Standorte

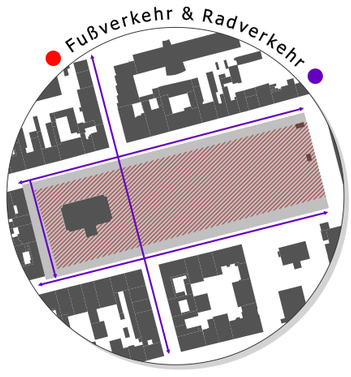
Erstellt am: 10.11.2022

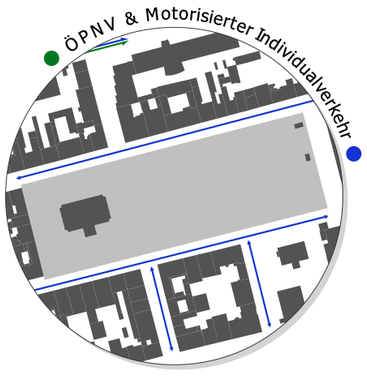












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Theodor-Heuss-Anlage

Sebaldus

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität G

Grünanlage

- Stark durchgrünte Parkanlage - Positivbeispiel
- Stadterneuerungsgebiet Erlangen-Südost (Schlüsselprojekt 8) Neugestaltungsplanung der Anlage in Vorbereitung

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 94 (Baulinienplan)
  - Darüber hinaus sind Bauvorhaben nach § 34 BauGB zu bewerten
- Zentrale Grünanlage in Wohngebiet aus Zeilenbauten
- 4- bis 5-geschossige umliegende Bebauung

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Durch Bushaltestelle an den ÖPNV-Netz angebunden
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

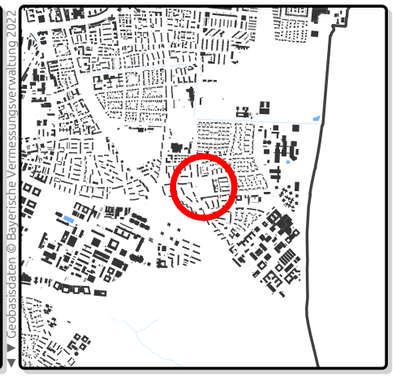
Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung
- Bank
- Nahversorgungsangebote im Westen
  - Apotheke
  - Bäcker
  - Copyshop
  - Lebensmittelladen
  - Beherbergungsbetrieb

Platzfläche

- Spielplatz
- Bolzplatz
- Fahrradparcours
- Dichter Baumbestand (teilweise Waldcharakter)
- Strauchflächen
- Wiesen
- Bushaltestelle „Erlangen Theodor-Heuss-Anlage“ im Norden





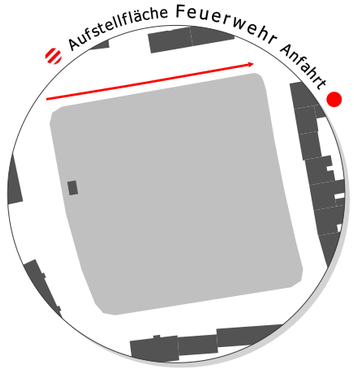
Besonderheiten

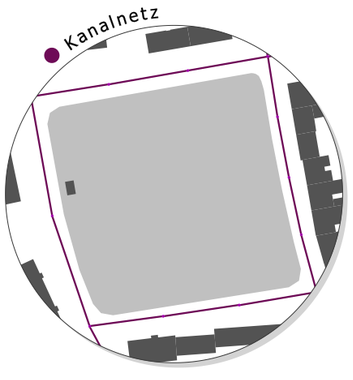
- Stadterneuerungsgebiet Erlangen-Südost (Schlüsselprojekt 8)
- Hohe bioklimatische Bedeutung

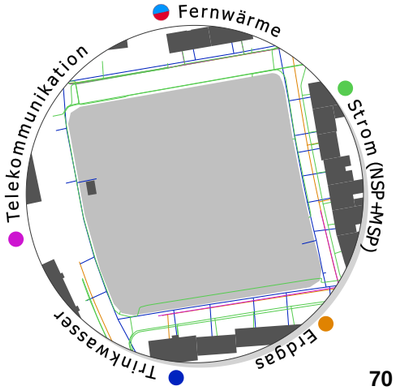
Sachstand Planung

- Neugestaltungsplanung der Anlage in Vorbereitung
- Grundsatzbeschluss gefasst
- 1000-Bügel-Programm: zwei niedrig priorisierte Standorte im Platz, zwei mittelpriorisierte Standorte in der Karlsbader Straße im Osten

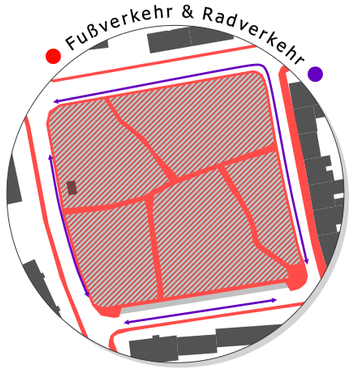
Erstellt am: 10.11.2022

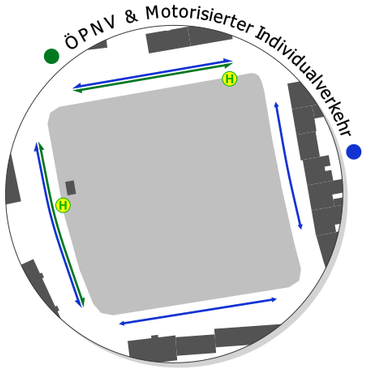












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Ohmplatz

Röthelheim

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität G

Grünanlage

- Stark durchgrünte Parkanlage - Positivbeispiel
- Maßnahmen zur Aufwertung wurden bereits umgesetzt

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des 1. Deckblatts zum Baulinienplan Nr. 45
- 3- bis 4-geschossige umliegende Bebauung
- Grünfläche mit zentralem Springbrunnen südlich der Innenstadt an Hauptverkehrsachse Nürnberger Straße

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsbedeutung
- Wichtige Radachse: Nürnberger Straße

Nutzung

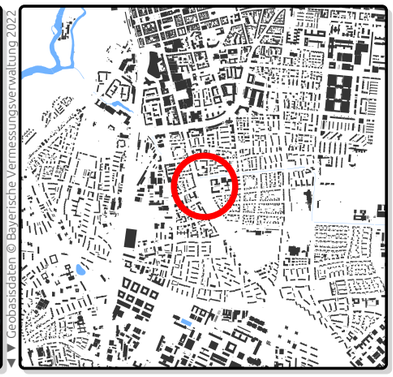
Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung
- Grundschule
- St. Matthäuskirche
- Gastronomie

Platzfläche

- Rasenflächen
- Strauchflächen
- Sommerflor
- Zentraler Springbrunnen
- Seniorengerechte Sitzbänke
- Baumbestand rund um den Platz und um den zentralen Brunnen
- Bushaltestelle „Erlangen Ohmplatz“ im Westen an der Nürnberger Straße





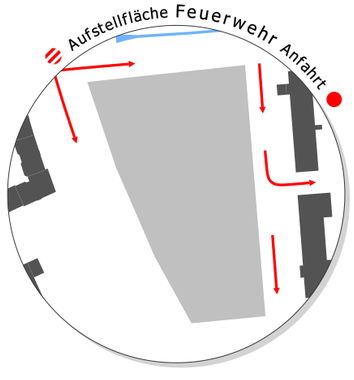
Besonderheiten

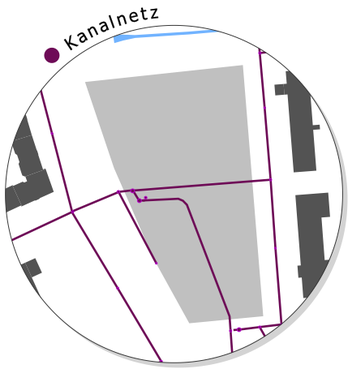
- Denkmalnähe
- Stadterneuerungsgebiet Erlangen-Südost
- beliebter, weiträumiger, attraktiver Platz zum Verweilen
- Brunnen

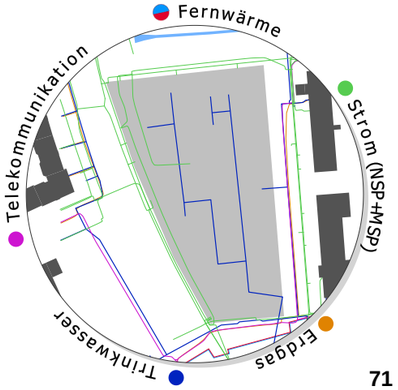
Sachstand Planung

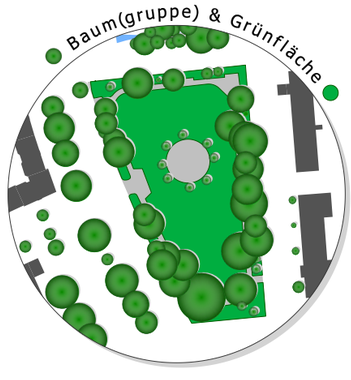
- Seitens EBE ist bis Ende 2022 die Erstellung eines Schieberschachtes im Bereich Schacht-Nr. 550520 - 550525 vorgesehen.
- Flächen im Bereich entlang der künftigen StUB-Trasse

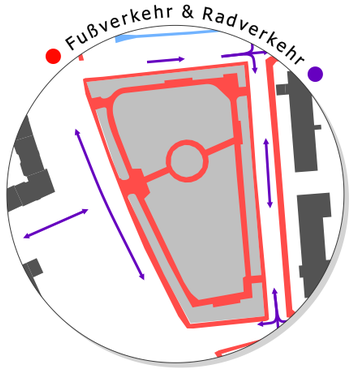
Erstellt am: 10.11.2022

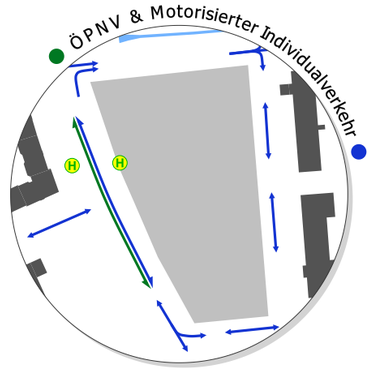












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Bahnhofvorplatz

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität H

nicht sinnvoll oder realisierbar

- Das Flurstück mit der Nummer 999/3 befindet sich nicht im Eigentum der Stadt Erlangen, sondern im Eigentum der Deutschen Bahn (DB).
- Da von seiten der DB kein Verweilen gewünscht wird, wird die Fläche nicht aufgewertet (z.B. mit Bänken oder Grün)

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 329 (Bahnhofsgebäude und Platz)
- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 306 A (Vergnügungsstätten)
- Darüber hinaus sind Bauvorhaben nach § 34 BauGB zu bewerten
- Zugang zum Zentrum Planstadt „Neustadt“ von Westen und von den Gleisen
- Bahnhofsgebäude zweigeschossig mit eingeschossigem Vorbau
- 2-, 3- und 4-geschossige umliegende Bebauung

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Transitbereich
- Hohe Fußgängerfrequenz: Zugang zur Innenstadt, bzw. zum Bahnhof und dem Großparkplatz
- Hohe Radfahrerfrequenz: Zuwegungen zu den Abstellanlagen; Abstellort für E-Scooter
- Zentrale Bushaltestelle
- Geringe Frequenz von MIV; Zufahrten für Anlieger und Lieferanten
- hohe Verkehrsbedeutung

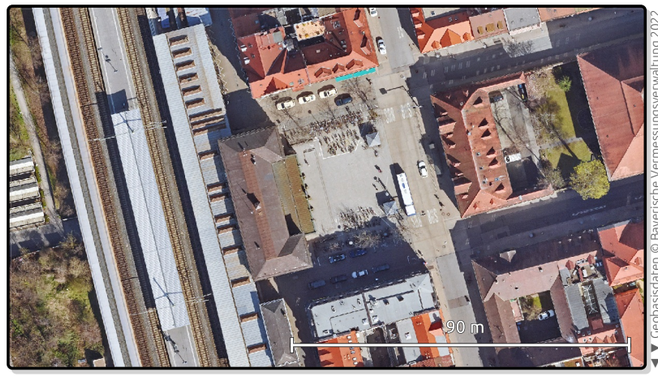
Nutzung

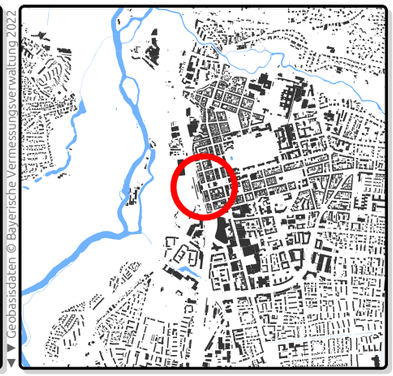
Umliegende Bebauung

- Bahnhofsgebäude
- Verwaltung Friedrich-Alexander-Universität
- Evangelische Kirchengemeinde
- Ehemaliges Bahnhofshotel
- Läden, Apotheke, Ärzte
- Gastronomie, Bäcker
- Wohnnutzung in den Obergeschossen

Platzfläche

- Fahrradstellplätze
- Bushaltestellen
- Jeweils drei kleinere Bäume am nördlichen und am südlichen Rand





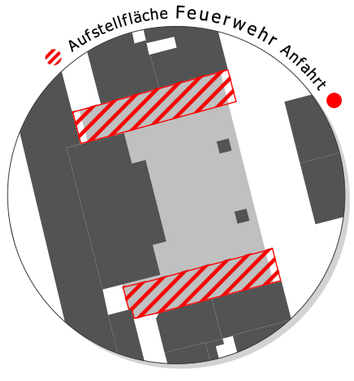
Besonderheiten

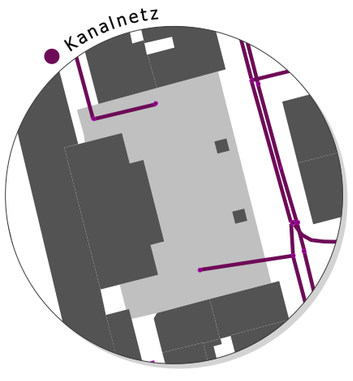
- Denkmalpflege: Ensemble Altstadt / Neustadt Erlangen
- Bodendenkmal
- Sanierungsgebiet „Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorleberg“
- Der Platz befindet sich zum Großteil im Eigentum der Deutschen Bahn (DB), welche an einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität kein Interesse zeigt.
- Ein Verweilen auf dem Platz ist seitens der DB nicht gewünscht

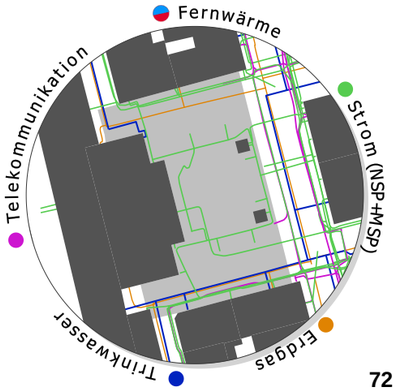
Sachstand Planung

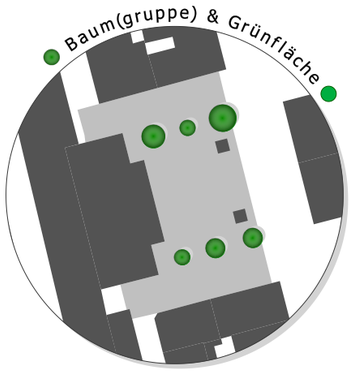
- Neubau von Fahrradabstellanlagen bereits realisiert
- Weiterer Ausbau der Fahrradabstellanlagen nötig, ebenso regelmäßiges Entfernen von „Schrottfahrrädern“

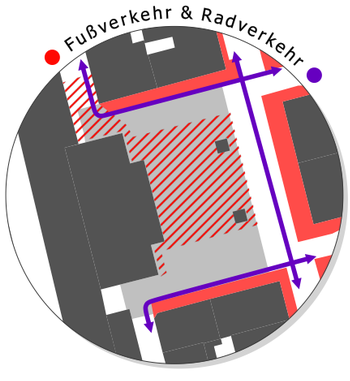
Erstellt am: 10.11.2022

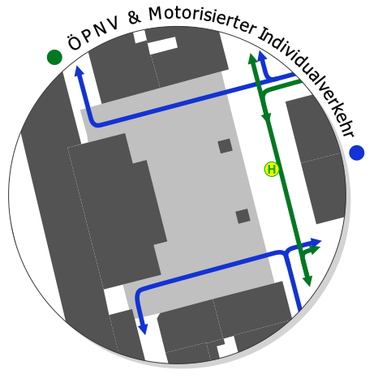












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Beşiktaşplatz

Innenstadt


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität H

nicht sinnvoll oder realisierbar

- Flurstück 1030 mit Tiefgarage unterbaut, entsprechend keine Entsiegelung möglich. Bei Aufbauten muss auf die Statik der Tiefgarage Rücksicht genommen werden.
- Im Frühjahr 2022 wurde die Lücke in der bestehenden Platanen-Allee entlang der Nürnberger Straße mit 4 zusätzlichen Baumstandorten geschlossen. Weitere 4 Baumstandorte in Baumbeeten mit Staudenunterpflanzung wurden auf dem Flurstück 1030/5 realisiert.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des 4. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 301
  - Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO
- 3- bis 5-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung
- Fußgängerzone

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz aufgrund der Lage in der Innenstadt und in der Fußgängerzone
- Haltestelle „Neuer Markt“ direkt angrenzend an der Sedanstraße
- Durchgang zur Nägelsbachstraße
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Kino (CineStar)
- Einkaufszentrum / Warenhaus (Neuer Markt, GALERIA, BogenPassage)
- Banken
- Gastronomie

Platzfläche

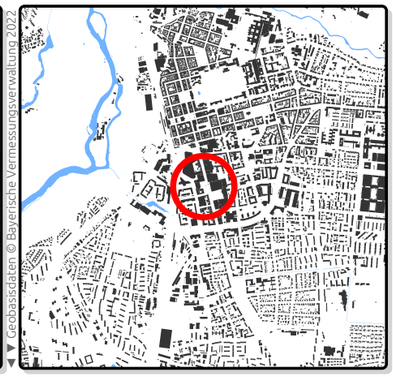
Im nördlichen Bereich…

- Zentraler Brunnen umgeben von Sitzelementen mit Pflanzkübeln
- Außengastronomie
- Fahrradabstellanlagen
- Tiefgaragen-Treppenaufgänge
- Telefonzelle
- Briefkasten
- Schaukästen

Im südlichen Bereich…

- Zwei Baumstandorte in offenen Bauminseln
- Sitzbänke





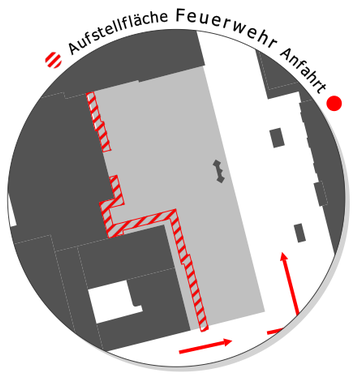
Besonderheiten

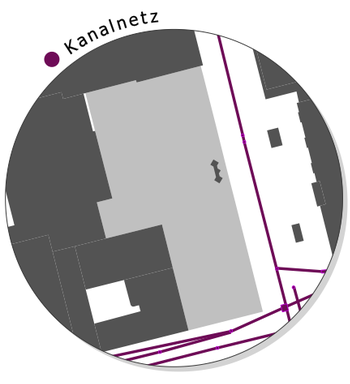
- Tiefgarage unter der Platzfläche schränkt weitere Baumpflanzungen ein (fehlender Wurzelraum, Statik)

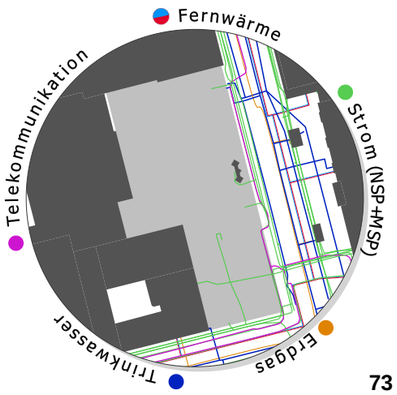
Sachstand Planung

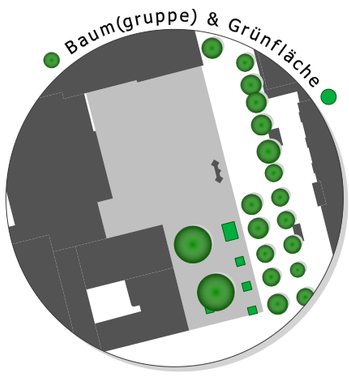
- Pflanzung von acht Bäumen mit Baumbeeten, als Fortführung der Baumreihe an der Nürnberger Straße, davon 4 Stück mit Unterpflanzung mit Stauden (Ausführung im Frühjahr 2022)
- 1000-Bügel-Programm: überdachte Fahrradparkanlage auf der Nordseite geplant

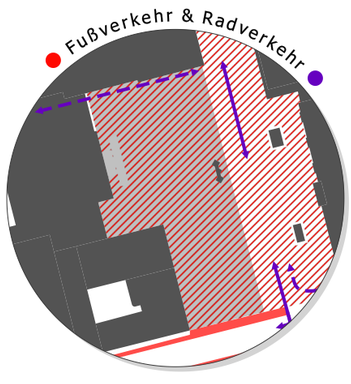
Erstellt am: 10.11.2022

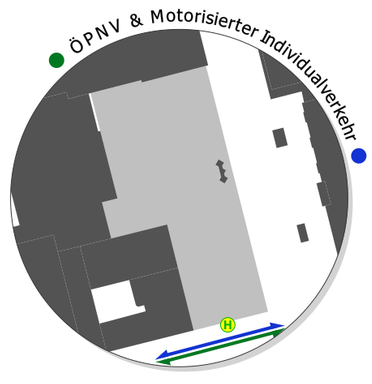












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Rudeltplatz

Büchenbach


Bioklimatische Situation


Versiegelungsgrad


Stadträumliche Bedeutung


Baulicher Zustand

Priorität H

nicht sinnvoll oder realisierbar

- siehe auch Beschlussvorlage 611/322/2020/1
- Kurzfristige Entsiegelungs- und Umgestaltungsmaßnahmen im westlichen Teil bereits in Umsetzung; Umgestaltung des östlichen Bereichs mit Bezug zum neuen Stadtteilzentrum.
- Abgesehen von den derzeit bereits beschlossenen Maßnahmen, wäre eine vollständige städtebauliche Neuordnung notwendig.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 409 BA_II
  - Sonstiges Sondergebiet (SO) „Nahversorgungszentrum“ i. S. des § 11 BauNVO
  - Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fußgängerbereich
- ein- bis zweigeschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung
- Nahversorgungszentrum der neuen Wohngebiete 411, 412 und 413
- Osten: Schul- und Sportanlage
- Süden: neues Stadtteilzentrum

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Mittlere Frequenz des Fuß- und Radverkehrs
- Gute ÖPNV- Anbindung durch Bushaltestelle „Büchenbach / Lindnerstraße“ südöstlich und westlich
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Supermarkt
- Getränkemarkt
- Apotheke
- Bäckerei
- Zahnarzt
- Metzgerei
- Gastronomiebetrieb (Restaurant)
- Bank (Sparkasse)
- Drogerie

Platzfläche

- Wiese im südöstlichen Bereich
- Baumbestand zum Teil in sehr kleinen Baumscheiben
- Wochenmarkt
- Veranstaltungen
- Quartiersplatz
- Sitzbänke





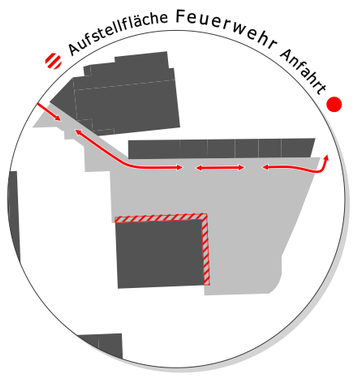
Besonderheiten

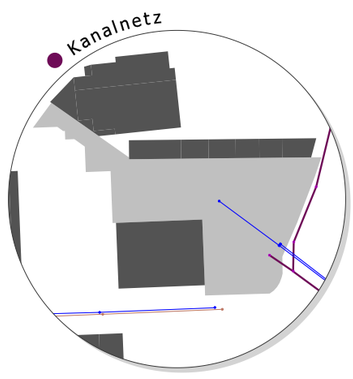
keine

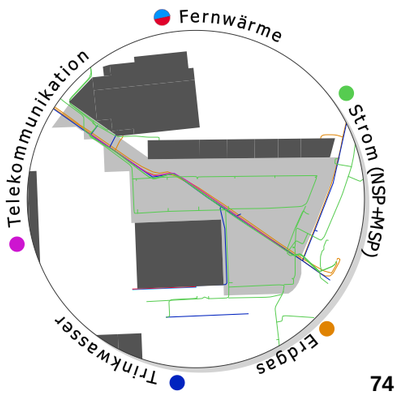
Sachstand Planung

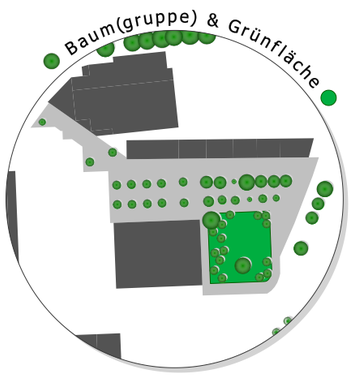
- Im westlichen Bereich: Entsiegelung und Schaffung von Grüninseln mit Baum- und Strauchpflanzungen sowie Sitzmöglichkeiten (Ausführung 2022),
- Im östlichen Bereich: Umgestaltung und Aufwertung der Grünfläche und Multifunktionsfläche (Vergabe von Planungsleistungen 2022)
- Flächen im Bereich entlang der künftigen StUB-Trasse
- 1000-Bügel-Programm: zwei Standorte auf der Nordseite in Planung

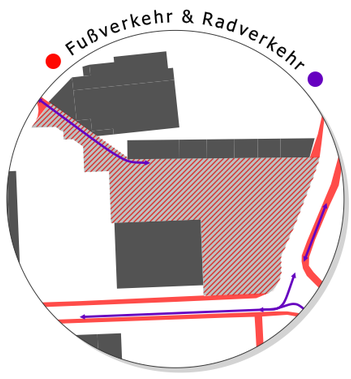
Erstellt am: 10.11.2022

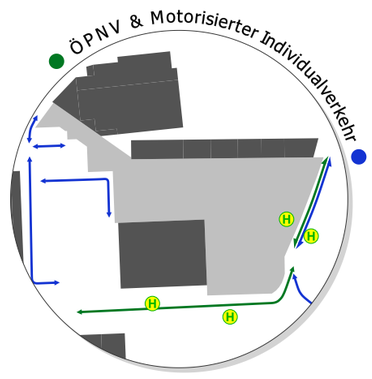












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Neustädter Kirchenplatz

Innenstadt

Bioklimatische Situation

Versiegelungsgrad

Stadträumliche Bedeutung

Baulicher Zustand

Priorität H

nicht sinnvoll oder realisierbar

- 35 Bäume vorhanden, 40% bereits entsiegelt (wassergebunden)
- Veranstaltungen wie z.B. der Weihnachtsmarkt sind zu beachten

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 305 und des 1. Deckblattes zum Bebauungsplan 305
  - Festsetzung Platz: Straßenverkehrsfläche und Parkplatz
  - Festsetzung Umgebung: Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO und Mischgebiet (MI) nach § 6 BauNVO
- Planstadt / Hugenottenstadt „Neustadt“
- Prägendes Element ist die Neustädter Kirche
- Hauptsächlich 2- und 3-geschossige umliegende Bebauung mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss und Wohnen in den Obergeschossen

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Hohe Fußgängerfrequenz aufgrund der Lage in der Innenstadt und Nähe zur Fußgängerzone
- Hohe Radfahrerfrequenz; Kreuzung wichtiger Radachsen; Fahrradabstellanlagen vorhanden
- Kein ÖPNV
- Geringe Frequenz MIV; Zufahrten für Anlieger und Lieferanten
- Häufiges illegales Halten und Parken auf Gehweg und im Fußgängerzonenbereich
- Geringe Verkehrsbedeutung

Nutzung

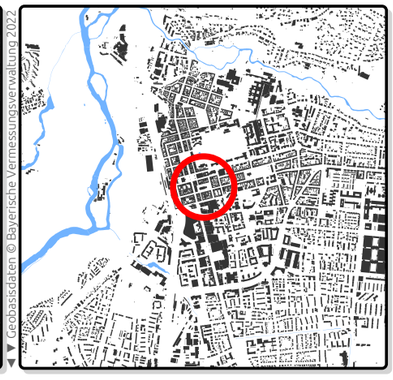
Umliegende Bebauung

- Verschiedene Läden
- Friseur
- Gastronomiebetriebe
- Spielhalle

Platzfläche

- Aufenthalt (Sitzbänke)
- Veranstaltungen (z. B. Weihnachtsmarkt)
- Außengastronomie





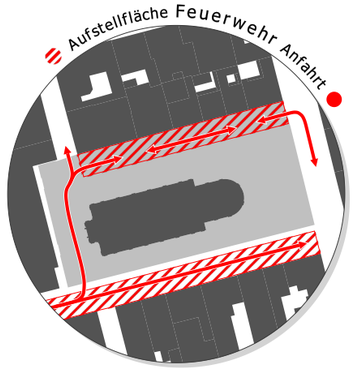
Besonderheiten

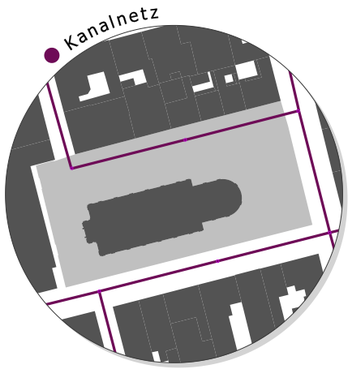
- Denkmalpflege: Bestandteil Ensemble Altstadt / Neustadt Erlangen
- Bodendenkmal
- Sanierungsgebiet „Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz“
- 35 Bäume

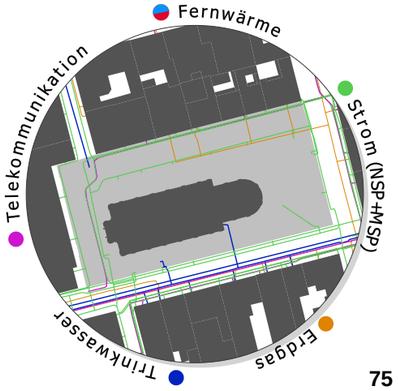
Sachstand Planung

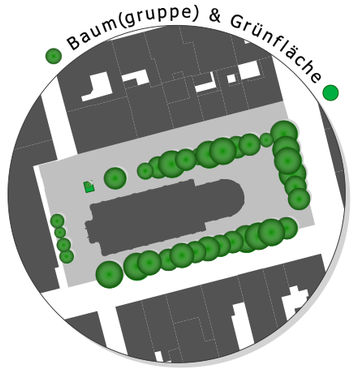
- 1000-Bügel-Programm: Standorte für vier weitere Fahrradabstellanlagen geplant

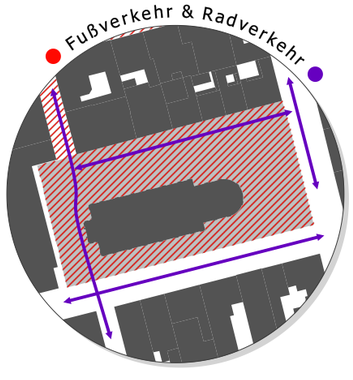
Erstellt am: 10.11.2022

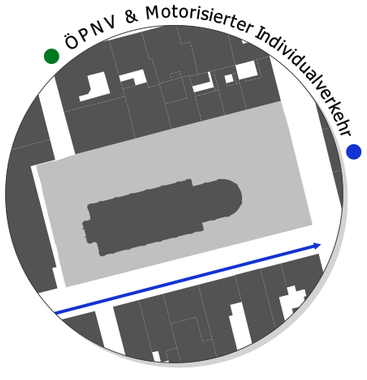












Amt für Stadtplanung
und Mobilität
Abteilung Stadtplanung

Rotkappenweg

Tennenlohe



Bioklimatische Situation



Versiegelungsgrad



Stadträumliche Bedeutung



Baulicher Zustand

Priorität H

nicht sinnvoll oder realisierbar

- Die im 1. und 2. Deckblatt zum Bebauungsplan T247 festgesetzte Bebauung westlich und südöstlich des Platzes wurde bis heute nicht umgesetzt, die gepflasterten Flächen erschließen somit noch unbebaute Grundstücke, auf denen jedoch ein Baurecht vorhanden ist. Eine Entsiegelung dieser Gehwegflächen ist somit nicht möglich.

Städtebauliche Situation

- Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. T247
  - Öffentliche Grünfläche mit zwingend anzupflanzenden einzelnen Baum- und Strauchgruppen
  - Straßenverkehrsfläche um Grünfläche herum
- Zwei- bis dreigeschossige umliegende Bebauung im allgemeinen Wohngebiet (WA)
- umliegende Bebauung vorwiegend im Kettenhaustyp mit Satteldach
- Unbebaute Flächen im Westen und Süden

Verkehrliche Situation / Bedeutung

- Geringe Verkehrsfrequenz
- Keine Verkehrsbedeutung

Nutzung

Umliegende Bebauung

- Wohnbebauung

Platzfläche

Im nördlichen Bereich…

- Offene Grünflächen mit Baumbestand um die Grünfläche herum
- Sitzbänke





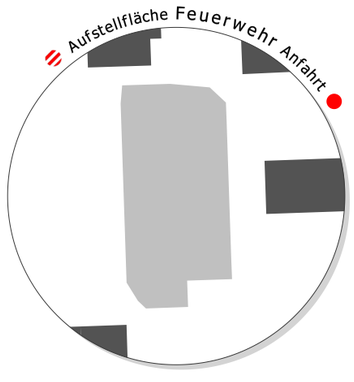
Besonderheiten

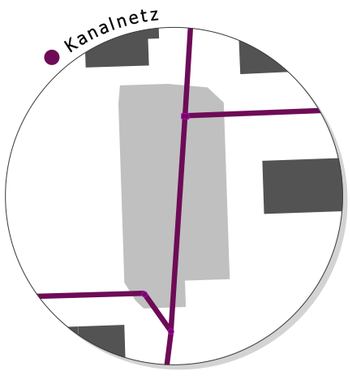
- Im Bebauungsplan vorgesehene Bebauung um den Platz herum wurde zum Teil nicht umgesetzt - gepflasterte Flächen "erschließen" somit unbebaute Grundstücke (aber: Baurecht vorhanden)

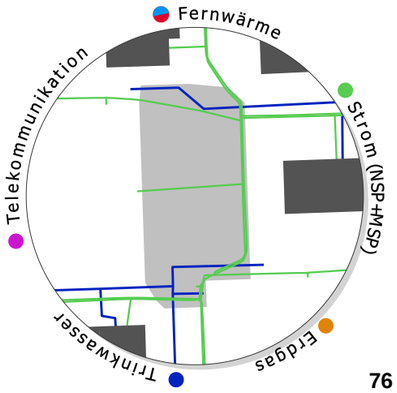
Sachstand Planung

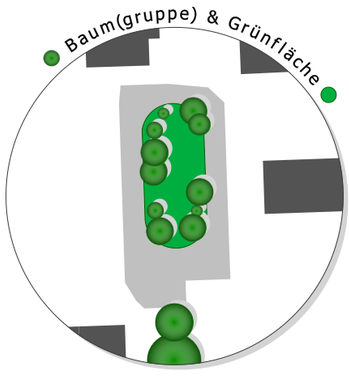
keine

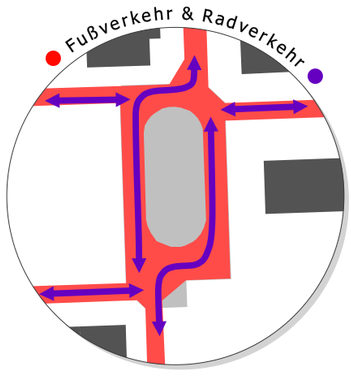
Erstellt am: 10.11.2022

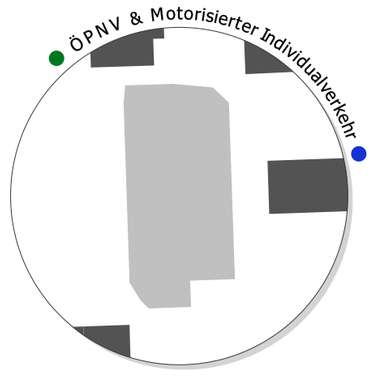












Ö 4

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**13.03.2023**
Antragsnr.:	**023/2023**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI/61**
mit Referat:	

Grüne Liste Rathausplatz 1 91052 Erlangen

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Rathausplatz 1
91052 Erlangen

tel 09131/862781
fax 09131/861681
buero@gl-erlangen.de

http://www.gl-erlangen.de

Erlangen,den 13.03.2023

Antrag zum UVPA am 14.03.23
TOP Ö 14 Entsiegelung von städtischen Plätzen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zum TOP Ö14 im UVPA am14.03.23 „Entsiegelung von städtischen Plätzen; hier: Prioritätenliste“ beantragen wir folgende Änderungen:

- Die Verwaltung ergänzt die Vorlage zu den Plätzen Erlangens um den Parameter `Biodiversität´ und nimmt ihn diesem Jahr eine Erhebung der Plätze in Kategorie A hinsichtlich von Baumbestand / Vitalität / Baumart und Böden vor.

- Die Verwaltung prüft für die Plätze die in die Kategorie B, C, D und E fallen und damit eine Umsetzung von Planungsvorhaben für dies Kategorie in den nächsten 5 Jahren sehr unrealistisch ist, welche einfachen und kurzfristig umsetzbaren Möglichkeiten hinsichtlich einer Entsiegelung und Bepflanzungen mit Bäumen, Sträuchern oder Stauden für diese Plätze bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Heuer, Sprecherin für Planen und Bauen
gez. Dr. Birgit Marenbach, Fraktionsvorsitzende

F.d.R.: Wolfgang Most (Geschäftsführung)

Ö 5

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**611/154/2023**

Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Housing Area
hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	27.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
66

I. Antrag

Die Erschließungsanlagen in der Housing Area im Bereich der Schenkstraße und Johann-Kalb-Straße (Anlage 1 und 2) entsprechen den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB bezeichneten Anforderungen und können auf der Grundlage des § 125 Abs. 2 BauGB hergestellt werden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Jahre 2014 hat die GEWOBAU einen Realisierungswettbewerb „Wohnquartier Johann-Kalb-Straße / Schenkstraße in Erlangen“ ausgelobt. Die Aufgabenbeschreibung sah neben der städtebaulichen Nachverdichtung, die mittlerweile größtenteils baulich umgesetzt ist, auch die Gestaltung eines attraktiven Wohnumfeldes durch Aufwertung der Freiflächen und Aufhebung der Monofunktionalität der Erschließungsflächen vor.

Die Housing Area befindet sich im Soziale Stadt-Gebiet Erlangen-Südost. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Erlangen-Südost definierte das Projekt „Modernisierung, neuer Wohnraum und Wohnumfeldverbesserung Housing-Area“ als eines der wichtigen Schlüsselprojekte im Handlungsfeld Gebäude und Wohnen.

Vor diesem Hintergrund wurde die Verwaltung mit Beschluss Nr. 610.3/092/2020 vom 19.05.2020 beauftragt, die erforderlichen Planungsleistungen zur Neugestaltung der entsprechenden öffentlichen Verkehrsflächen im Bereich Housing Area zu vergeben. Auf Grundlage des UVPA-Beschlusses Nr. 610.3/045/2022 zur Vorplanung der Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Housing Area vom 17.05.2022 wurde die Entwurfsplanung der Erschließungsanlage mittlerweile erstellt (Anlage 2). Die Vorlage zum Beschluss der Entwurfsplanung nach DA Bau wurde mit der Vorlagennummer 66/170/2023 am 18.04.2023 in die Sitzung des BWA eingebracht.

Es ist nun Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage, einen bebauungsplanersetzenden Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB über diese Erschließungsanlagen zu fassen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

3. Abwägungsrelevante Belange

Ziele der Raumordnung gemäß § 1 Abs. 4 BauGB

Aufgrund der bereits im Bestand vorhandenen Nutzungen werden Belange der Raumordnung durch die Maßnahme nicht berührt.

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Flächennutzungsplan 2003 der Stadt Erlangen beachtet. Das an die Erschließungsmaßnahme angrenzende Gebiet ist im wirksamen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche bzw. Gemeinbedarfsfläche dargestellt. Die geplanten Erschließungsmaßnahmen dienen der gesicherten Erschließung dieser Nutzungen als auch der Wohnumfeldverbesserung des Quartiers.

Allgemeine Planungsgebote gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauGB

Entgegenstehende Belange des Katalogs sind nicht ersichtlich.
Die Baumaßnahme trägt einer geordneten und nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung dahingehend Rechnung, dass die ordnungsgemäße Erschließung und Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke langfristig gesichert wird. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligungen und den vorgegebenen Planungszielen entstand die Grundidee eines durchgrünten, verkehrsberuhigten Bereichs mit hoher Aufenthaltsqualität. Als bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sind zum einen Verschwenkungen, zum anderen wechselnde Breiten, die den Begegnungsverkehr auf einzelne Bereiche beschränken, vorgesehen. Im Plangebiet sollen 35 neue Baumstandorte neu geschaffen werden. Zusätzlich entstehende Grünflächen werden mit Sträuchern, Bodendeckern, Staudenpflanzungen, Blühwiesen oder Landschaftsrasen bepflanzt, womit auch den Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung getragen wird.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Erste Öffentlichkeitsbeteiligung (27.07.2021)
Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung „Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume im Bereich der Housing Area“ wurden die Anwohner*innen und Vertreter*innen der anliegenden Institutionen und Einrichtungen in das Stadtteilhaus „Treffpunkt Röthelheimpark“ eingeladen. Als Ergebnis ließ sich festhalten, dass die grundsätzliche Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums von einem Großteil der Anwesenden begrüßt wurde.

Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung (26.10.2021)
Bei der zweiten Beteiligung kam die interessierte Öffentlichkeit zusammen, um sich über den aktuellen Planungsstand zu informieren und auszutauschen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der ersten Beteiligung wurden zwei Planungsvarianten entwickelt und vorgestellt. Nach der Vorstellung der Varianten, wurde die Möglichkeit gegeben die Varianten zu diskutieren und weitere Ideen einzubringen. Im Ergebnis fand die Variante „Gleichberechtigter Straßenraum“ und die Ausbildung eines verkehrsberuhigten Bereichs breite Zustimmung.

Auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse und in enger Abstimmung mit den einzelnen Fachäm-

tern wurde die Planung fortlaufend weiterentwickelt und optimiert. Im aktuellen Sachstand der vorliegenden Entwurfsplanung (Anlage 2) steht somit ein möglichst grüner und klimaangepasster Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität im Vordergrund.

Fazit
Die in der Anlage 1 und 2 dargestellten Erschließungsanlagen entsprechen den in § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB formulierten Anforderungen und können somit hergestellt werden. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abgewägt.

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

Anlagen: 1. Lageplan mit Umgriff
2. Entwurfsplanung der Erschließungsanlagen

III. Abstimmung
siehe Anlage

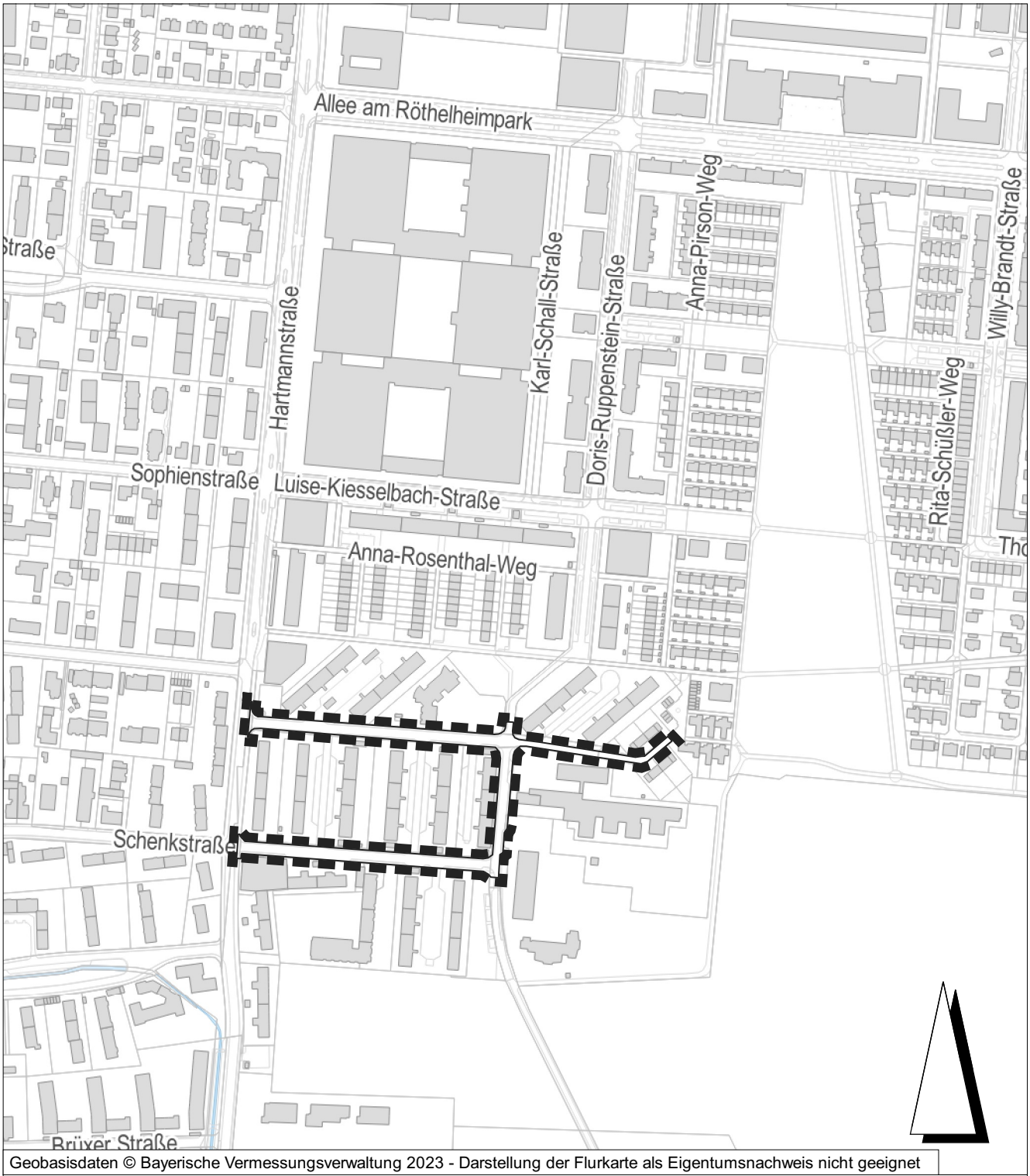
IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 5

Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Housing Area

hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB

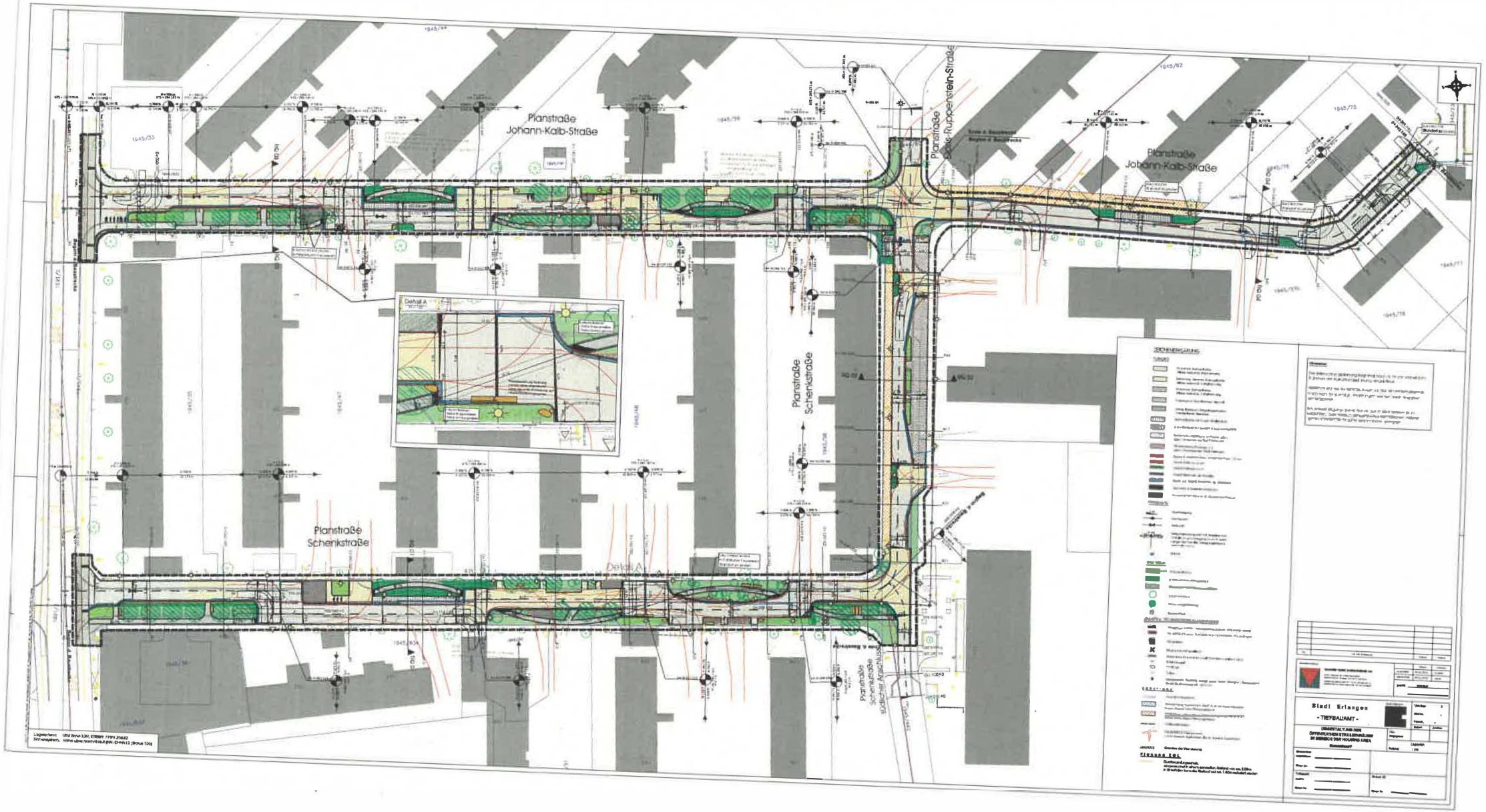


Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2023 - Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Stand: März 2023


Planstraße
Johann-Kalb-Straße
Planstraße
Johann-Kalb-Straße
Planstraße
Schenkstraße
Planstraße
Schenkstraße
Detail A
Detail A
Stadt Erlangen
- TIEFBAUAMT -

Ö 6

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/210/2023**

Vorplanung: Rad-/Fußweg-Lückenschluss am Bolzplatz Hüttendorf am Main-Donau-Kanal

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

20 (nur z.K.), 31, 41, 52, 66, EB77
Ortsbeirat Hüttendorf
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

I. Antrag

Mit vorliegender Planung (s. Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau – Abschnitt 5.4 für die Neuplanung eines Geh- und Radwegs auf der Südostseite des Bolzplatzes Hüttendorf am Main-Donau-Kanal abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt die weiter notwendigen vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2024 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Hintergrund

Zwischen dem als Geh- und Radweg genutzten Kanalbetriebsweg auf der Ostseite des Main-Donau-Kanals und der Straße „Talblick“ besteht derzeit keine reguläre Verbindung. Im Waldstück nördlich des Bolzplatzes existiert ein stark ausgetretener Trampelpfad, der von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, was auf eine hohe Nachfrage dieser Verbindung schließen lässt. Das Umleitungskonzept für den Rad- und Fußverkehr während des Schleusenneubaus Kriegenbrunn, für den sowohl die Kanalquerung als auch die Nord-Süd-Längsverbindungen im Schleusenbereich für mehrere Jahre gesperrt werden, sieht ebenfalls eine Verbindung an dieser Stelle vor.
Hierzu wurden verschiedene Varianten geprüft (s. Anlage 2). Eine alternative Trasse durch das Waldstück nördlich des Bolzplatzes (inklusive des Kronenbereichs am Nordrand) ist nicht realisierbar, da eine Rodungsgenehmigung des AELF (Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten) nicht erteilt werden würde. Eine weiter südlich verlaufende Trasse wäre nicht wirtschaftlich, da keine vergleichbare Verbindungswirkung erzielt werden würde und zudem ein richtlinienkonformer Ausbau der bestehenden Wirtschaftswege ab Vach, oder alternativ ein großer Eingriff in die Dammflanke des Kanals im Bereich Katzengraben, erheblich höhere Kosten sowie nötigen Grunderwerb bedeuten würde. Varianten am Brückenfuß der Kanalquerung Talblick scheiden aus Gründen des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit aus.
Die Planungen wurden den Einwohner*innen und dem Ortsbeirat Hüttendorf bereits im Rahmen eines Öffentlichkeitsbeteiligungstermins zum geplanten Fitnessparcours am westlichen Ende des Bolzplatzes am 12.01.2023 vorgestellt.

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

Der genannte Abschnitt stellt die Verbindung zwischen der Pendlerroute 11 “Verbindungstangente Kanal Ostseite“ und der Grünroute 2 „Rund um Erlangen“ her, die auch in diesem Bereich beide Teil des VEP-Netzes Radverkehr sind. Auch der im Bereich des Bolzplatzes geplante Fitnessparcours wird durch die neue Fuß- und Radverbindung an den Kanalbetriebsweg angeschlossen sowie die Anbindung an die Straße „Talblick“ verbessert.

Aufgrund der gleichermaßen bestehenden Bedeutung für den Radverkehr und den Fußverkehr in diesem Abschnitt soll der Weg als 3 m breiter gemeinsamer Rad- und Fußweg geführt werden.
Da an dieser Stelle bislang keine Verbindung besteht, ist ein Eingriff in die Grün- bzw. Bolzplatzfläche nötig. In Abstimmung mit den betroffenen Ämtern wurde eine Trassierung erarbeitet, die unter Ausschluss von Baumfällungen den geringstmöglichen Eingriff in die Sportfläche darstellt. Hierfür wird zum Wurzelschutz eine Aufschüttung um etwa 20-30 cm vorgenommen. Der Anschluss erfolgt auf beiden Seiten mittels einer Rampe. Um den durch die hierfür nötige Böschung verursachten Flächeneingriff zu minimieren, wurde die Trassierung im Rahmen der gültigen Regelwerke optimiert.

3. Kosten:

Wegebau: ca. 130.000 €

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ *ja, positiv* - Förderung des Rad- und Fußverkehrs*
☒ *ja, negativ* - Flächenversiegelung und Bautätigkeit*
☐ *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.: 541.XXX
- Wegebau:	ca. 130.000 €	„GW/RW-Verbindung MD-Kanalbrücke – Bolzplatz Hüttendorf“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten (jährliche Unterhaltskosten Weg)	ca. 1000 €	bei Sachkonto:

Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen

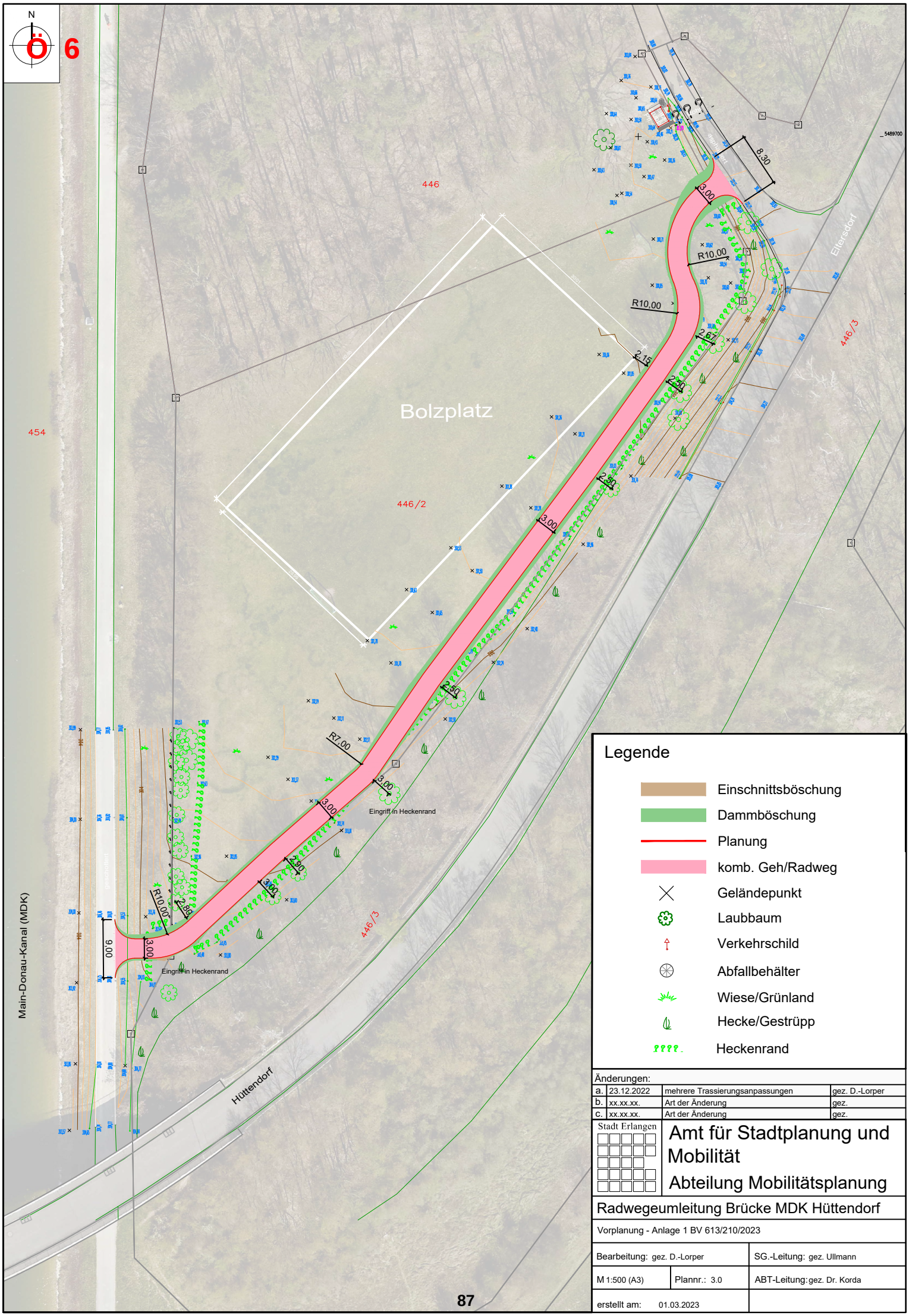
Haushaltsmittel

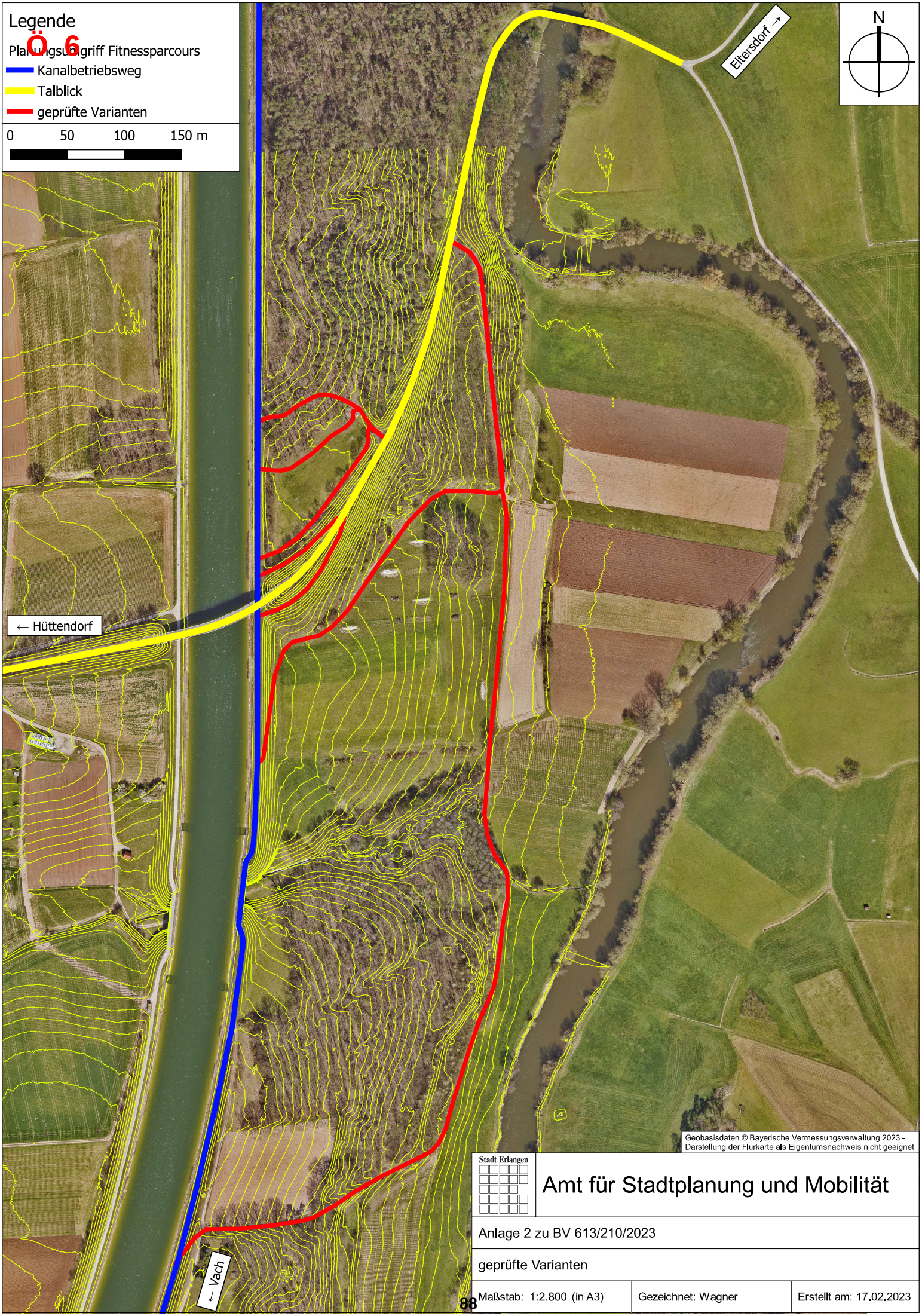
☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden und werden zum Haushalt 2024 angemeldet.

Anlagen:
Anlage 1 – Vorplanung
Anlage 2 – geprüfte Varianten

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang


N
6
Bolzplatz
446
446/2
446/3
454
Eltersdorf
Main-Donau-Kanal (MDK)
Hüttendorf
Eingriff in Heckenrand
Eingriff in Heckenrand
8,30
3,00
R10,00
R10,00
2,67
2,15
2,50
2,50
3,00
2,50
R7,00
3,00
3,00
2,90
3,00
R10,00
2,80
3,00
9,00
Legende
Einschnittsböschung
Dammböschung
Planung
komb. Geh/Radweg
Geländepunkt
Laubbaum
Verkehrschild
Abfallbehälter
Wiese/Grünland
Hecke/Gestrüpp
Heckenrand
Änderungen:
a. 23.12.2022 mehrere Trassierungsanpassungen gez. D.-Lorper
b. xx.xx.xx. Art der Änderung gez.
c. xx.xx.xx. Art der Änderung gez.
Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilitätsplanung
Radwegeumleitung Brücke MDK Hüttendorf
Vorplanung - Anlage 1 BV 613/210/2023
Bearbeitung: gez. D.-Lorper
SG.-Leitung: gez. Ullmann
M 1:500 (A3)
Plannr.: 3.0
ABT-Leitung: gez. Dr. Korda
erstellt am: 01.03.2023



Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität

Anlage 2 zu BV 613/210/2023

geprüfte Varianten

Maßstab: 1:2.800 (in A3)	Gezeichnet: Wagner	Erstellt am: 17.02.2023

Ö 7

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/211/2023**

Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen - Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

1. Die Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen ist hiermit abschließend beantwortet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag 325/2022 fordert die Klimaliste einen Bericht, wie sich der Modal Split im Binnen- und Gesamtverkehr zwischen 2015 und 2020 entwickelt hat. Die Erfassung des Modal Split, insbesondere für den der Stadt Erlangen, ist ein komplexes und aufwändiges Verfahren.

So bestehen für die Stadt Erlangen besondere Rahmenbedingungen durch den hohen Anteil des Pendlerverkehrs über die Stadtgrenzen. Kommunale Befragungen von Einwohnern, die üblicherweise als wichtige Grundlage für die Ermittlung des Modal-Split genutzt werden, zeigen daher nur das Verkehrsverhalten im Binnenverkehr mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil in Erlangen. Für die Verkehrssituation in Erlangen, die zu ca. 2/3 im Berufsverkehr von Pendlern geprägt wird, ist in der Realität aber weiterhin der motorisierte Individualverkehr bedeutend. Dieser Aspekt wurde im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 (VEP) ausführlich behandelt und der Modal-Split daher „synthetisch“ mit Unterscheidung des Binnen- und Gesamtverkehrs aus dem Verkehrsmodell ermittelt.

Die letzte großflächige Verkehrserhebung fand 2015 statt. Darüber hinaus lagen mehrere Befragungen von Einwohnern und Berufstätigen in Erlangen vor, die zur Qualitätsprüfung der aus dem Verkehrsmodell der Stadt Erlangen für den Modal Split synthetisch berechneten Verhaltensmustern genutzt werden konnten. Seitdem können aufgrund fehlender aussagekräftiger Datengrundlagen, die insbesondere auf die verkehrlichen Veränderungen durch Corona zurückzuführen sind, keine aktuellen und belastbaren Aussagen zum Modal Split getroffen werden. An der regionalen Aufstockung der regelmäßig bundesweit durchgeführten und zum Teil umstrittenen MiD-Studie („Mobilität in Deutschland“) des Bundesverkehrsministeriums wurde sich von Seiten der Stadt Erlangen nicht beteiligt, da hieraus keine signifikanten kleinräumigen Ergebnisse für Erlangen zu erwarten waren.

Eine Annäherung an die Entwicklung des Radverkehrsaufkommens kann über die Werte der 2017 installierten Radverkehrsdauerzählstelle Nürnberger Straße geschehen: Mit Ausklingen der Corona-Pandemie steigen die Radverkehrszahlen wieder (2022 zu 2021: +29 %), liegen jedoch noch unter den Prä-Pandemie-Zahlen (2022 zu 2019: -12 %). Die Zählstelle Wöhrmühle war aus technischen Gründen für längere Zeit außer Betrieb, weshalb hier keine Aussagen zur Entwicklung während der Corona-Pandemie getroffen werden können. Im Vergleich zu 2019 lagen die Zahlen 2022 jedoch auch um 11 % niedriger und liegen in etwa auf dem Niveau des Jahres 2015 (-3 %).

Es muss zudem angemerkt werden, dass der Modal Split (insbesondere der relative Modal Split, d. h. mit Prozentangaben statt absoluten Wegehäufigkeiten) nur eine sehr eingeschränkte Aussagekraft zur Verkehrsstruktur und -entwicklung eines Raumes hat, da er durch die notwendige Aggregation der zugrundeliegenden Daten auch verschiedene Entwicklungen verdecken kann. Zur Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen ist der Modal Split daher aus fachlicher Sicht ungeeignet. (Für eine genauere Darstellung siehe HOLZ-RAU, C., ZIMMERMANN, K., & FOLLMER, R. (2020): „Der Modal Split als Verwirrspiel." – In: Stadtforschung und Statistik: Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 33(2), 54-63. Abrufbar unter: https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-69883-0)

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zur Evaluation der bereits durchgeführten Maßnahmen, zur Messung der Zielerreichung von Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030, Zukunftsplan Fahrradstadt und vergleichbaren Konzepten sowie als Basis für die weitere Mobilitätsplanung sollte daher eine großflächige Verkehrserhebung und Mobilitätsbefragung im Stadtgebiet durchgeführt werden, die ein aktuelles, umfassendes Bild der Verkehrssituation ergibt sowie die Kalibrierung des Verkehrsmodells an die Post-Corona-Zeit ermöglicht.

Diese würden die Berechnung wissenschaftlich sinnvollerer Indikatoren ermöglichen, mit Hilfe derer die Verkehrs- und Mobilitätsprojekte evaluiert werden können (z. B. Häufigkeit und Streckenanteil der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege, durchschnittliche Fahrzeugbelegung im MIV, Anteil neuer Mobilitätsformen (z. B. Carsharing), durchschnittliche Wegelängen einzelner Verkehrsarten). Auch zur Fortschreibung des Verkehrsmodells ist eine regelmäßige Überprüfung der zu Grunde gelegten Annahmen zum Mobilitätsverhalten unverzichtbar. Das durch Verhaltensdaten aktualisierte und anhand von großflächigen Verkehrszählungen kalibrierte Verkehrsmodell kann im Anschluss auch erneut dazu genutzt werden, einen synthetisch erzeugten Modal Split zu berechnen und mit den Ergebnissen des VEP abzugleichen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird ein Konzept erstellen, wie die laufenden punktuell selbst durchgeführten Verkehrserhebungen für o. g. großflächige Erhebung erweitert werden können und dieses dem UVPA zu gegebener Zeit vorlegen. Aufgrund (noch) fehlender Personalressourcen ist die übliche Jahreszählung mit Schülern aus organisatorischen Gründen auch im Jahr 2023 voraussichtlich nicht durchführbar.

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

Anlagen: Anlage 1 - Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 7

Klimaliste Erlangen

Antrag gemäß § 28 / § 29 GeschO	
Eingang:	29.12.2022
Antragsnr.:	325/2022
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	Klärung durch RB
mit Referat:	

Klimaliste Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Erlangen, den 29. Dezember 2022

Berichtsantrag
Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

am 26.02.2015 hat der Stadtrat einen Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Erlangen gefasst. Darin enthalten war das Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal-Split bis 2020

- Im Binnenverkehr um 3 bis 5 Prozentpunkte zu steigern und
- Im Gesamtverkehr um 3 bis 5 Prozentpunkte zu steigern.

Im VEP 2030 sind dabei die Daten zum Modalsplit aus dem Jahr 2015 enthalten. Im Jahr 2015 betrug der Radverkehrsanteil im Binnenverkehr 34% und im Gesamtverkehr 23%.

Wir beantragen einen Bericht der Verwaltung zu den folgenden Fragen:

1. Wie hat sich der Radverkehrsanteil am Modal-Split im Binnenverkehr von 2015 bis zum Jahr 2020 prozentual verändert?
2. Wie hat sich der Radverkehrsanteil am Modal-Split im Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020 prozentual verändert?

Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Sebastian Hornschild
(Stadtrat)

Prof. Martin Hundhausen
(Stadtrat)

Klimaliste Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Ö 8

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/213/2023**

Antrag Nr. 323/2022 des Ortsbeirates Tennenlohe: Fahrradweg von der Weinstraßenbrücke über die A3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.03.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.03.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
66

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen für eine Fuß- und Radwegverbindung zwischen Tennenlohe und Eltersdorf im Arbeitsprogramm aufzunehmen.
2. Der Antrag des Ortsbeirates Tennenlohe mit der Antrags Nr. 323/2022 vom 01.12.2022 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In seinem Antrag 323/2022 vom 01.12.2022 stellt der Ortsbeirat Tennenlohe die Forderung, die Fuß- und Radwegverbindung von der Weinstraßenbrücke über die A 3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf zu vervollständigen und in einen über das ganze Jahr nutzbaren Zustand zu versetzen. Dadurch soll eine sichere und qualitätsvolle Anbindung des Radverkehrs an den S-Bahn-Halt Eltersdorf sichergestellt werden sowie eine attraktive und direkte Wegverbindung zwischen Tennenlohe und Eltersdorf für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden. Diese Verbindung soll gleichermaßen von Erwachsenen, Kindern und Rollstuhlfahrer*innen gefahrlos genutzt werden können.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Derzeit sind keine Querungshilfen vorhanden, um den Fuß- und Radverkehr von Tennenlohe kommend gefahrlos über die Weinstraße auf die nördliche Straßenseite zu führen. Weiterhin ist die Wegverbindung zwischen der Lachnerstraße bzw. dem Schleifweg und der Weinstraße zu prüfen und eine entsprechende Trassierung zu erarbeiten. Westlich der A 3 soll neben der Führung entlang der Weinstraße ebenso die Möglichkeit der Führung über den südlich parallel verlaufenden Feldweg, der in die Flurstraße mündet, geprüft werden.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung ist sich der Problematik fehlender Radverkehrsanlagen zwischen Tennenlohe und Eltersdorf bewusst. Daher waren im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Eltersdorf erhebliche infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr bereits im Detail ge-

plant worden. Diese sind jetzt im Wechselspiel mit den Entwicklungen in Eltersdorf am Egidienplatz, der Weinstraße und dem S-Bahn-Halt sowie der Autobahnzufahrt über die ER5 südlich von Eltersdorf unter den veränderten Rahmenbedingungen neu anzugehen. Des Weiteren sind die weiterführenden Radverbindungen nach Nürnberg und Fürth in den Planungen mit zu berücksichtigen. Dies bringt zum Teil deutliche Synergien, aber auch aufwendige Abstimmungen sowie zeitliche Abhängigkeiten mit sich, weswegen es bisher nur möglich war auf Teilgebieten tätig zu werden.

Aus diesem Grund sowie aufgrund personeller und zeitlicher Ressourcen existieren zum jetzigen Zeitpunkt für den Bereich zwischen Tennenlohe und Eltersdorf mit Ausnahme der konzeptionellen Grundlagen aus dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 keine weiteren Planungen. Im Zuge der einstimmig beschlossenen Anträge des Ortsbeirats Tennenlohe zur Verbesserung der Radwegsituation bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf werden die Planungen seitens der Stadtverwaltung mit hoher Priorität ab dem Jahr 2024 wieder aufgenommen.

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

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 8

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang:	**15.12.2022**
Antragsnr.:	**323/2022**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI/61**
mit Referat:	

Ortsbeirat Tennenlohe
c/o Vorsitzender Rolf Schowalter
Am Bach 17, 91058 Erlangen
Tel.: 09131 / 60 19 24
Mail: rolfschowalter@t-online.de

Antrag Ortsbeirat Tennenlohe 01.12.2022 als OB-Antrag

Fahrradweg von der Weinstraßenbrücke über die A 3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf

Während der Bürgerversammlung in Tennenlohe am 10.11. wurde der Antrag gestellt, den Fahrradweg von Tennenlohe nach Eltersdorf zu vervollständigen und in einen solchen Zustand zu versetzen, dass er das ganze Jahr über nutzbar ist.

Der Ortsbeirat Tennenlohe greift diesen Antrag auf und beschließt:

Wir fordern die Stadtverwaltung auf, den Fuß- und Fahrradweg von Tennenlohe nach Eltersdorf im Teilbereich Weinstraßenbrücke bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf (Südseite Weinstraße) zu vervollständigen, so dass er von Erwachsenen wie auch von Kindern und Rollstuhlfahrer*innen gefahrlos und das ganze Jahr über genutzt werden kann.

Ergebnis; einstimmig.

Ö 9

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/214/2023**

Verbreiterung des Geh-/Radweges in der Fürther und Eltersdorfer Straße mit barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen "Weidenweg" und "Am Kreuzstein"; hier: Beschluss der Vorplanung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
20 (nur z.K.), 66, EB77, Ref VI Rad,

I. Antrag

1. Mit der vorliegenden Planung (Anlage 4) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte und anschließend die Umsetzung der neuen Wegeverbindung durchzuführen.
2. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2024 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der zu betrachtende Abschnitt beginnt im Norden südlich der Bahntrasse der Hafenbahn (ehem. Aurachtalbahn) und endet an der nördlichen Ortseinfahrt von Eltersdorf (Anlage 1). Im Bestand wird der Radverkehr zum einen im Mischverkehr geführt, zum anderen ist der Gehweg für den Radverkehr in beide Richtungen frei gegeben. Im nördlichen Abschnitt der Betrachtung wurden mittlerweile auf beiden Seiten der Fahrbahn Radschutzstreifen angelegt (Anlage 2).

Im Zukunftsplan Fahrradstadt (OBM/002/2021) wird dieser Abschnitt als prioritär bis 2024 umzusetzendes Netzelement aufgeführt. Die Verbindung wird bereits seit langem von Bürger*innen und Ortsbeirat bemängelt. Im Plannetz Radverkehr 2030 (613/249/2019) wird die Verbindung als alternative Radschnellverbindung kategorisiert. Der Bereich des Geh-/Radweges der Brücke über die BAB 3 wurde in Abstimmung mit der Autobahndirektion Nürnberg bereits 2021/22 ausschöpfend optimiert und ist deshalb nicht Bestandteil dieser Planung.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der Bestand ist aus mehreren Gründen anzupassen:

- Der Ortsteil Eltersdorf besitzt kaum Radinfrastruktur bzw. ein zusammenhängendes Radwegenetz. An das Zentrum Erlangens ist der Radverkehr lediglich über das Gewerbegebiet „Am Pestalozziring“ im Nordosten angebunden. Ein Ausbau der Radinfrastruktur im Ortsteil ist von zentraler Bedeutung für den Alltagsradverkehr, den Schulverkehr sowie den Radpendler-

verkehr zwischen Fürth und Erlangen sowie zwischen Nürnberg, Erlangen-Tennenlohe und dem Gewerbegebiet Frauenaurach.

- Die Führung des Radverkehrs entspricht nicht den anerkannten Regeln der Technik. Der DTVw beträgt in diesem Abschnitt rund 8.800 Kfz/24h und 665 Rad/24h. Die Geschwindigkeit ist auf 50km/h begrenzt. In diesem Fall ist nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) eine vom MIV getrennte Radverkehrsführung anzustreben. Dies ist auf dem bestehenden Gehweg mit „Radfahrer frei“ in beide Richtungen bei einer Breite von 1,30-1,60 m weder richtlinienkonform, noch sicher.
- Der Gehweg entspricht im Bestand nicht den geltenden Richtlinien. Nach den „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) sind mind. 2,5 m nutzbare Gehwegbreite umzusetzen.
- Es gibt weder im nördlichen noch im südlichen Bereich des betrachteten Abschnittes eine (barrierefreie) Querungsmöglichkeit für den Fuß- oder Radverkehr.
- Die Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Haltestelle „Weidenweg“ ist nicht barrierefrei.
- Die an die Fürther Straße angrenzenden Erschließungsstraßen Lindenweg und Weidenweg sind entsprechend ihrer Funktion zu groß dimensioniert und werden demgemäß angepasst. Dadurch werden zum einen die Kreuzungslänge für den Fuß- und Radverkehr erheblich verkürzt und zum anderen eine Fläche von ca. 464 qm entsiegelt sowie vier Bäume neu gepflanzt.
- Die Bussteige der Haltestelle „Weidenweg“ sowie der Haltestelle „Am Kreuzstein“ sind nicht barrierefrei und werden daher barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle „Weidenweg“ erhält im Zuge dessen Fahrradbügel, um die Intermodalität zu fördern.
- Die Beschlüsse des Erlanger Stadtrates zum Klimanotstand, Klimaufbruch, Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 sowie Zukunftsplan Fahrradstadt haben die Förderung des Umweltverbundes bzw. des Radverkehrs zum Ziel. Die geplante Maßnahme ist eine infrastrukturelle Umsetzung der Beschlüsse.
- Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass die Bestandssituation weder richtlinienkonform, noch verkehrssicher, noch leistungsfähig ist.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung hat aus den oben genannten Gründen und nach intensiver Prüfung der Möglichkeiten eine Vorplanung (s. Anlage 4) erstellt, die eine Verbreiterung des Bestandsgehweges zum Ziel hat. Zukünftig weist dieser im Verlauf eine Breite von 2,60-2,95 m plus einem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn mit 0,50 m auf. Ein Ausbau auf Radschnellverbindungsniveau ist aufgrund der Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Daher ist die Route nach den Standards als Radvorrangroute, mindestens aber als städtische Hauptroute geplant. Dies ermöglicht eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs abseits des Kfz-Verkehrs gemäß den geltenden Richtlinien (ERA, RASt, EFA) und Vorschriften (VwV-StVO). Aufgrund der bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h wurden alle Sicherheitsabstände gemäß der Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h geplant. Passive Schutzeinrichtungen sind demzufolge nicht erforderlich.

Der im nördlichen Bereich des betrachteten Abschnitts ankommende und nach Süden verlaufende Radschutzstreifen wird bis zum Lindenweg weitergeführt. Der Radverkehr erhält an dieser Stelle eine Querungshilfe, um den ostseitig verbreiterten Geh/Radweg zu erreichen. Am südlichen Ende der Maßnahme wird eine barrierefreie Mittelinsel zur leichteren Querung für den Fuß- und Radverkehr geplant. Ebenso profitieren Busnutzende von der neuen Querungshilfe, da sie das sichere und einfache Erreichen der Bushaltestelle „Am Kreuzstein“ unterstützt. Zudem stellt die Mittelinsel eine gute Möglichkeit dar, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs am Ortseingang zu reduzieren.

Zur Reduzierung unnötig langer Kreuzungswege des Fuß- und Radverkehrs werden die Knotenpunkte Lindenweg und Weidenweg gemäß ihrer Funktion optimiert. Dadurch können zeitgleich eine erhebliche Fläche entsiegelt und Baumneupflanzungen gemäß des Erlanger Baumradars

realisiert werden. Die vorhandenen Bushaltestellen „Weidenweg“ und „Am Kreuzstein“ werden barrierefrei als Kap ausgebaut. Zusätzliche Fahrradanlehnbügel sollen die intermodale Verknüpfung fördern.

Im Zuge der Maßnahme soll die sehr alte Beleuchtungsanlage erneuert und energetisch auf den neuesten Stand gebracht werden. Die seitlichen Geländerhöhen zwischen Weidenweg und Autobahnbrücke werden geprüft und gegebenenfalls angepasst. Da die Wegeverbreitung in die vorhandene Böschung vorgenommen wird, kann es erforderlich werden Stützwände einzubauen. Zudem wird in der Entwurfsplanung die Fahrbahnentwässerung neu geregelt, da die Fahrbahn bisher nach Osten in die Grünfläche entwässert. Der Baumbestand soll durch geeignete Maßnahmen (z.B. Wurzelbrücken o.ä.) geschützt werden.

Die Maßnahme dient damit der Umsetzung des zugrundeliegenden Plannetzes Radverkehr der Stadt Erlangen, erhöht deutlich die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr und verbessert die Attraktivität des gesamten Umweltverbundes. Zudem kann die Maßnahme durch die Förderung des Umweltverbundes und des Radverkehrs im Speziellen sowie durch Entsiegelung und Neupflanzungen einen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele der Stadt Erlangen leisten.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ *ja, positiv*, integrierte Planung zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Flächenentsiegelung in den Kreuzungsbereichen mit Baumneupflanzungen*
☒ *ja, negativ*, Flächenversiegelung durch Inanspruchnahme des schwer zu pflegenden Grünstreifens entlang der Fahrbahn*
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐ *ja**
☒ *nein*, die vorhandenen Zwangspunkte lassen keine andere Lösung zu, die Flächenentsieglung überwiegt die -versiegelung; die neuen Grünflächen sind wesentlich leichter zu unterhalten und ermöglichen Baumneupflanzungen*

**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. 2.150.000,- €	bei IPNr.: 541.420 „Fürther Straße von südl. BAB bis Bahnlinie“
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	**Derzeit wird vom Zuwendungsgeber, der Regierung von Mittel-**	bei Sachkonto:

franken, die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme geprüft.

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

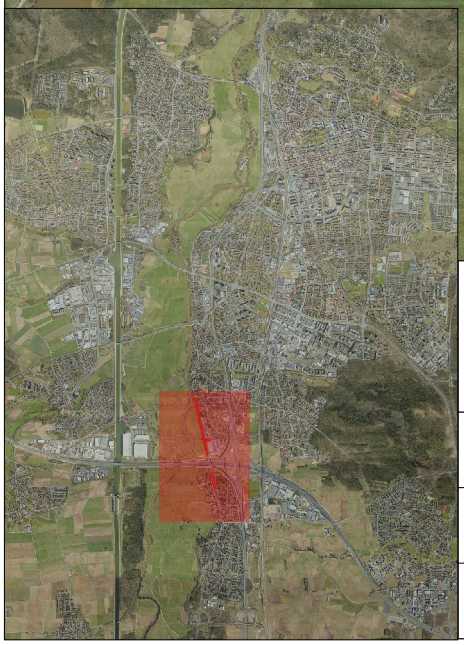
☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden und werden zum HH 2024 angemeldet

Anlagen:
Anlage 1 – Räumlicher Umgriff der Maßnahme
Anlage 2 – Fotos Bestandszustand
Anlage 3 – Ausschnitt Plannetz Radverkehr 2030
Anlage 4 – Vorplanung

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 9



Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2023 - Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet

Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität

Verbreiterung Geh-/Radweg Fürther/Eltersdorfer Straße

Räumlicher Umgriff der Planung

Maßstab: 1:6.000	Gezeichnet: D.-Lorper	Erstellt am: 26.01.2023

Ö 9

Anlage 2 – Fotos Bestandszustand

(Stadt Erlangen, cyclomedia)





Anlage 2 – Fotos Bestandszustand

(Stadt Erlangen, cyclomedia)







Anlage 2 – Fotos Bestandszustand

(Stadt Erlangen, cyclomedia)





Anlage 2 – Fotos Bestandszustand

(Stadt Erlangen, cyclomedia)





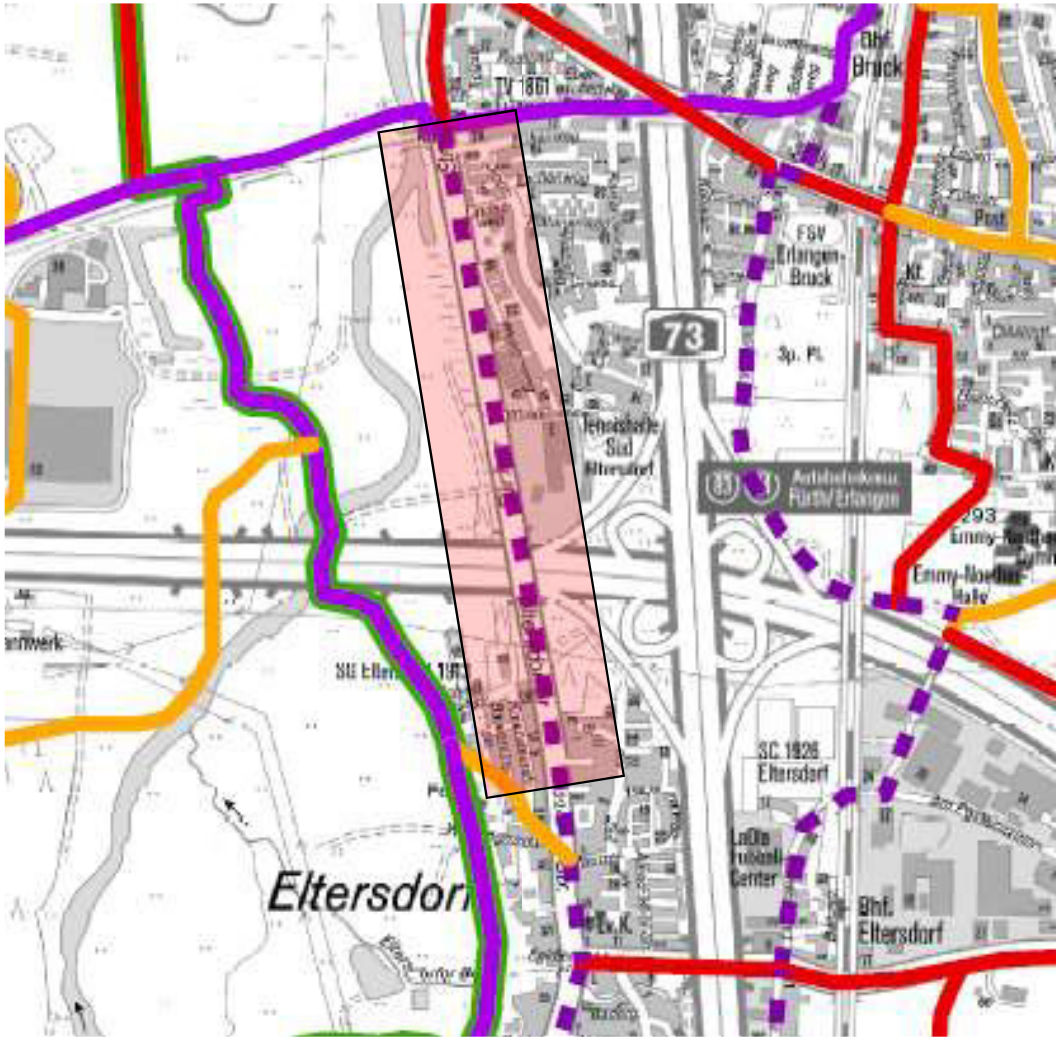
Anlage 2 – Fotos Bestandszustand

(Stadt Erlangen, cyclomedia)



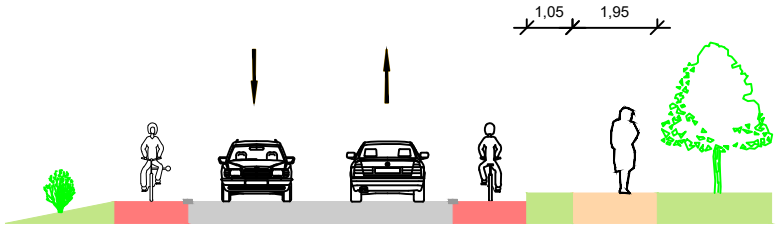


Anlage 3 – Ausschnitt Plannetz Radverkehr 2030

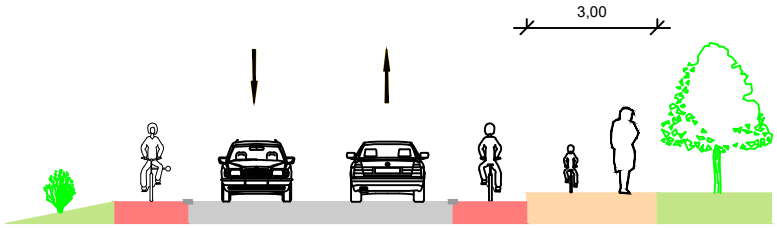


Ö 9

Querschnitt A-A' Bestand



Querschnitt A-A' Planung



A — A'

1,70 2,75 2,75

5,00

Planung Insel analog zur Insel an der Kreuzung Loewenichstraße/Fiek...

- Gehweg
- komb. Geh/Radweg
- Roteinfärbung Asphalt
- Insel / Fahrbahnteiler
- Grünfläche
- Bordstein/ abgesenkt
- Bestand
- Planung
- Abbruch
- Markierung Neu
- Markierung entfernen
- Querneigung im Bestand
- geplanter Baum

Änderungen:

a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

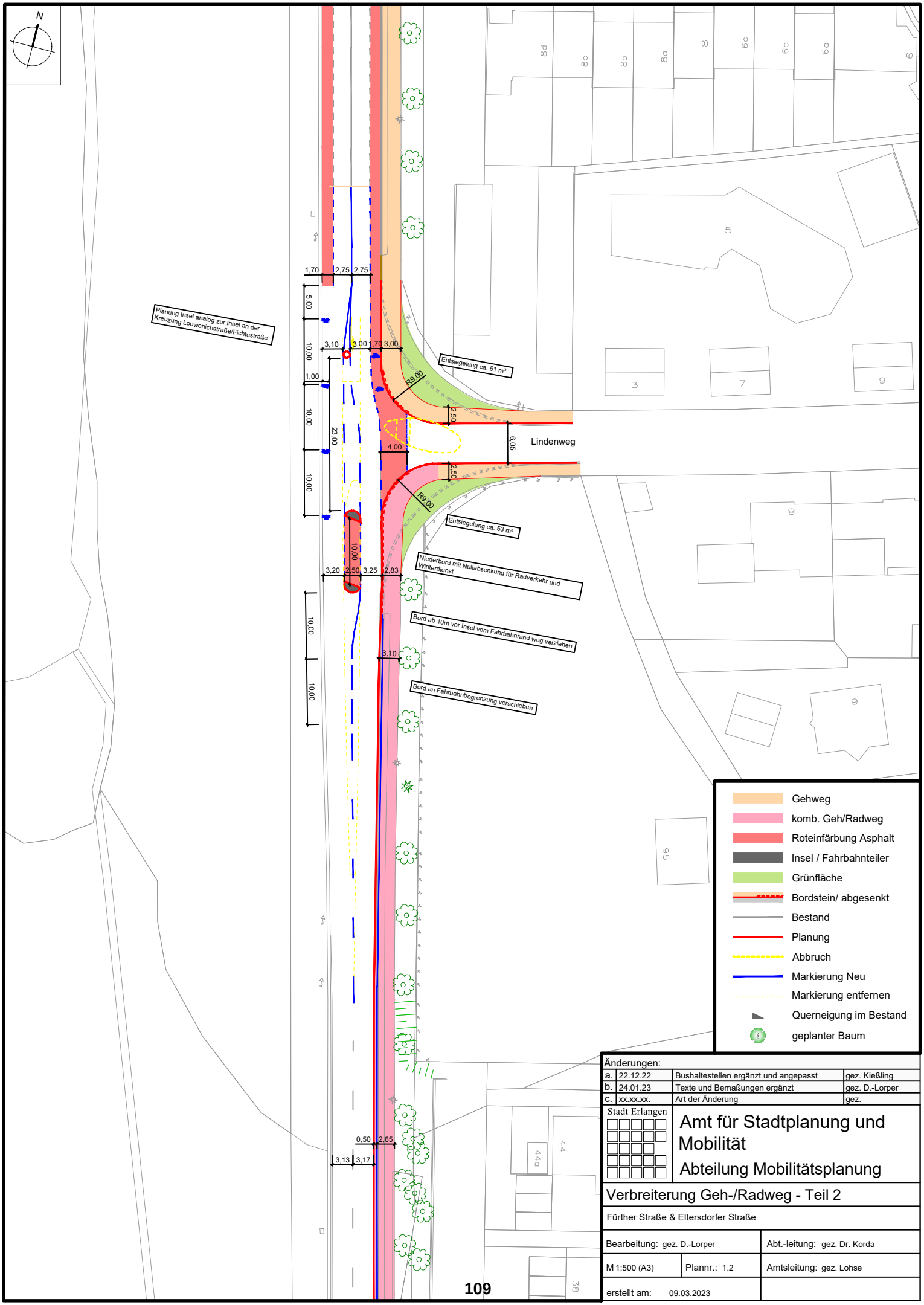
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 1

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		



Änderungen:			
a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

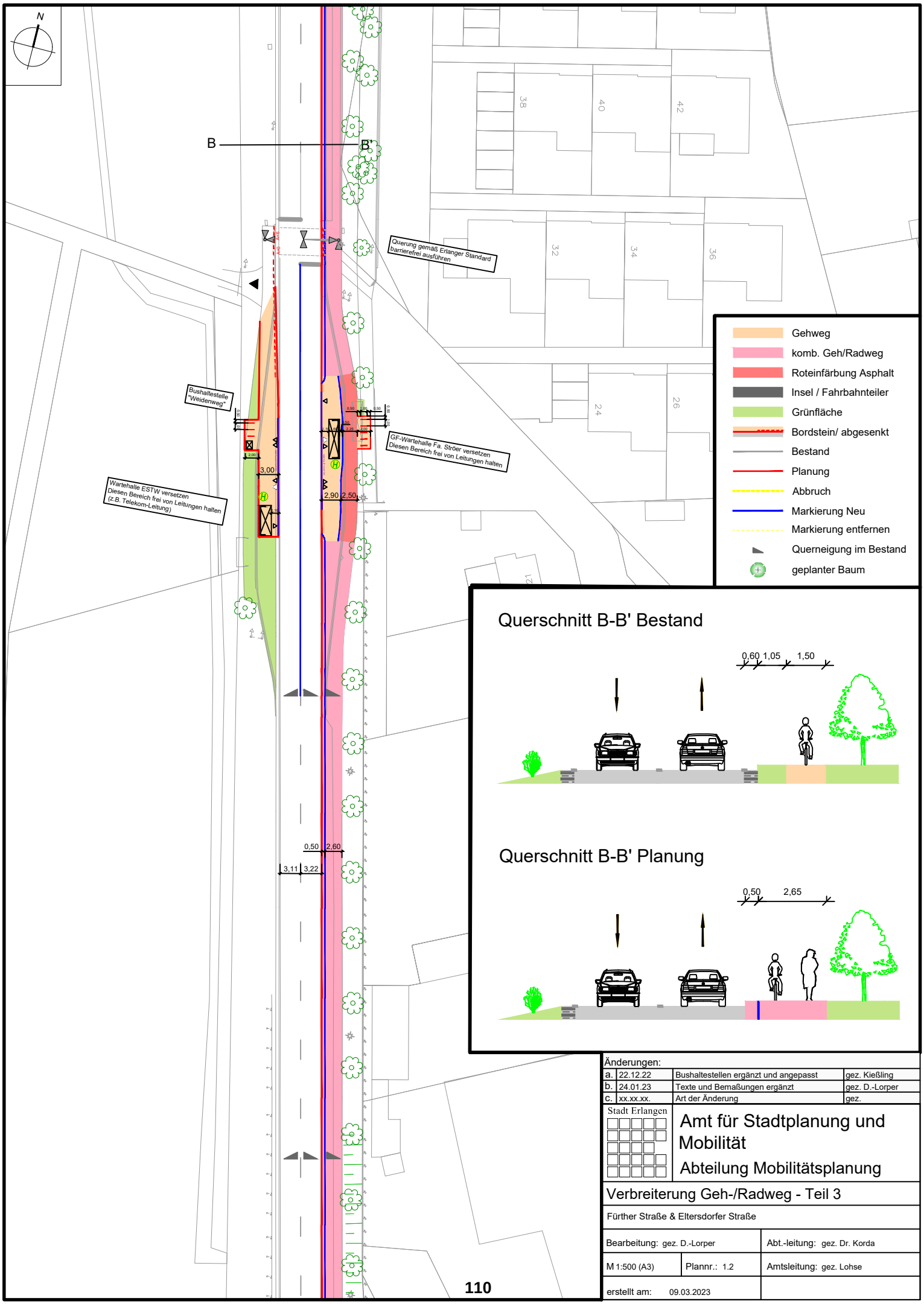
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 2

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		



Änderungen:			
a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

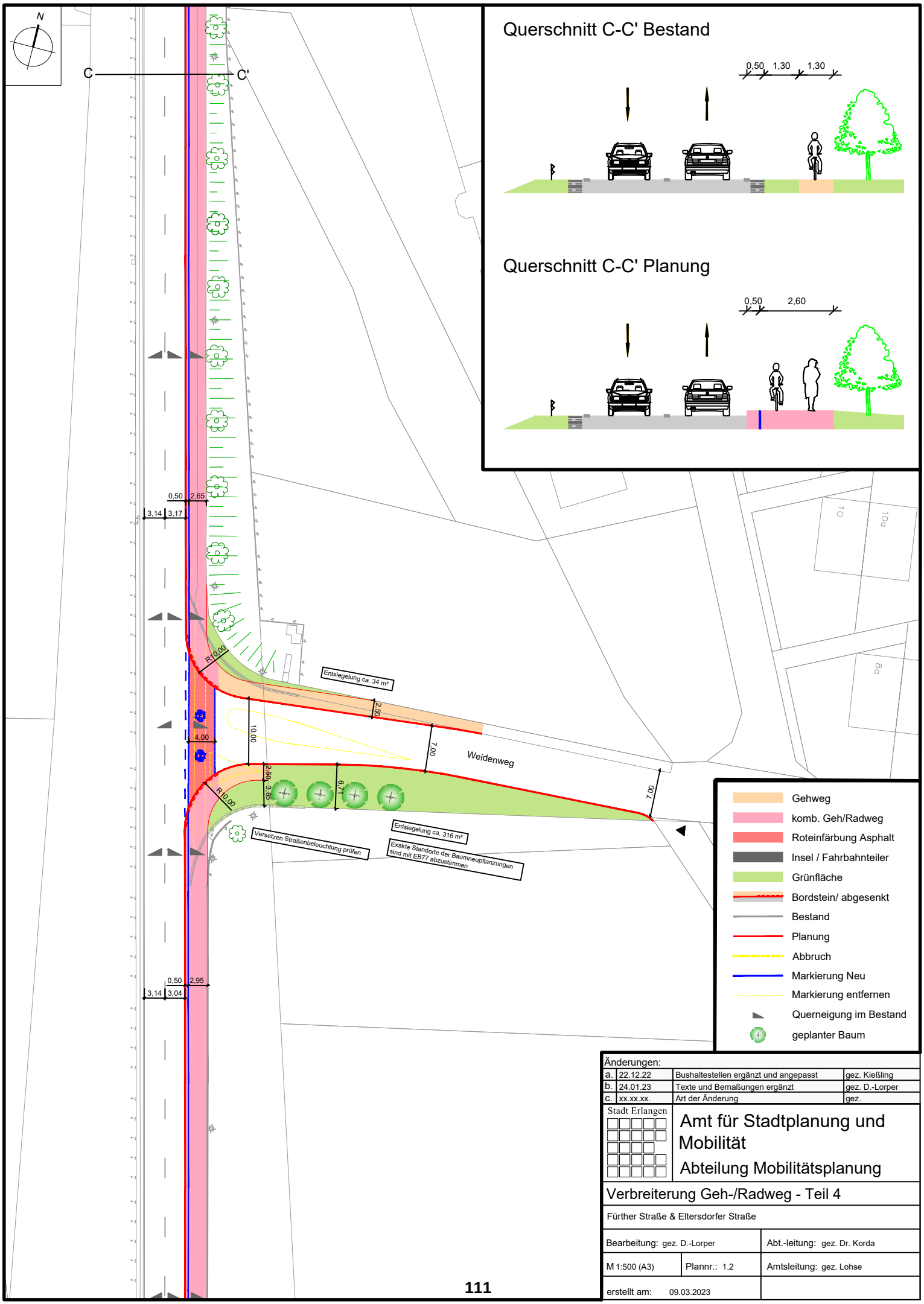
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 3

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		



Änderungen:			
a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

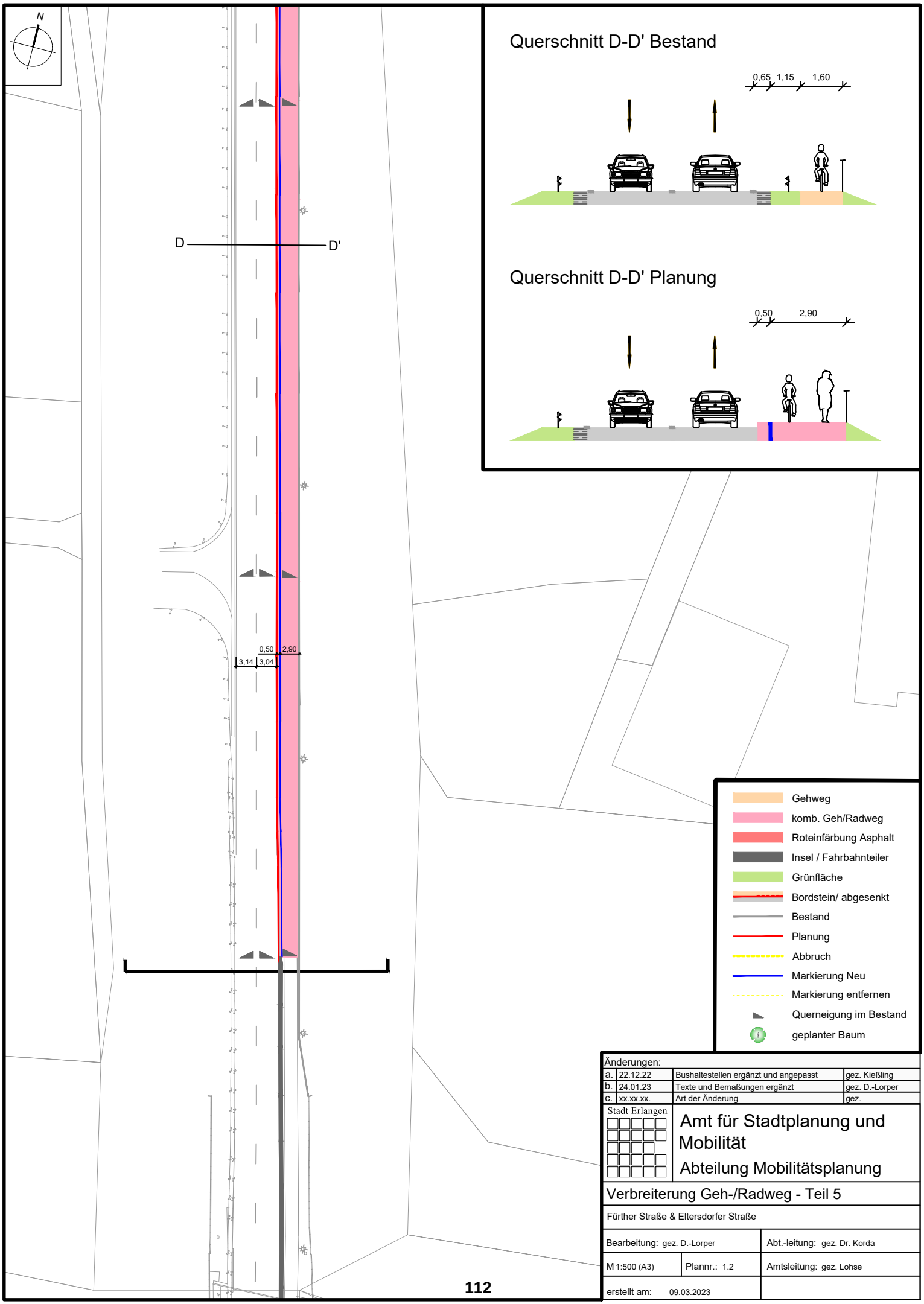
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 4

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		



Querschnitt D-D' Bestand

Querschnitt D-D' Planung

- Gehweg
- komb. Geh/Radweg
- Roteinfärbung Asphalt
- Insel / Fahrbahnteiler
- Grünfläche
- Bordstein/ abgesenkt
- Bestand
- Planung
- Abbruch
- Markierung Neu
- Markierung entfernen
- Querneigung im Bestand
- geplanter Baum

Änderungen:

a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

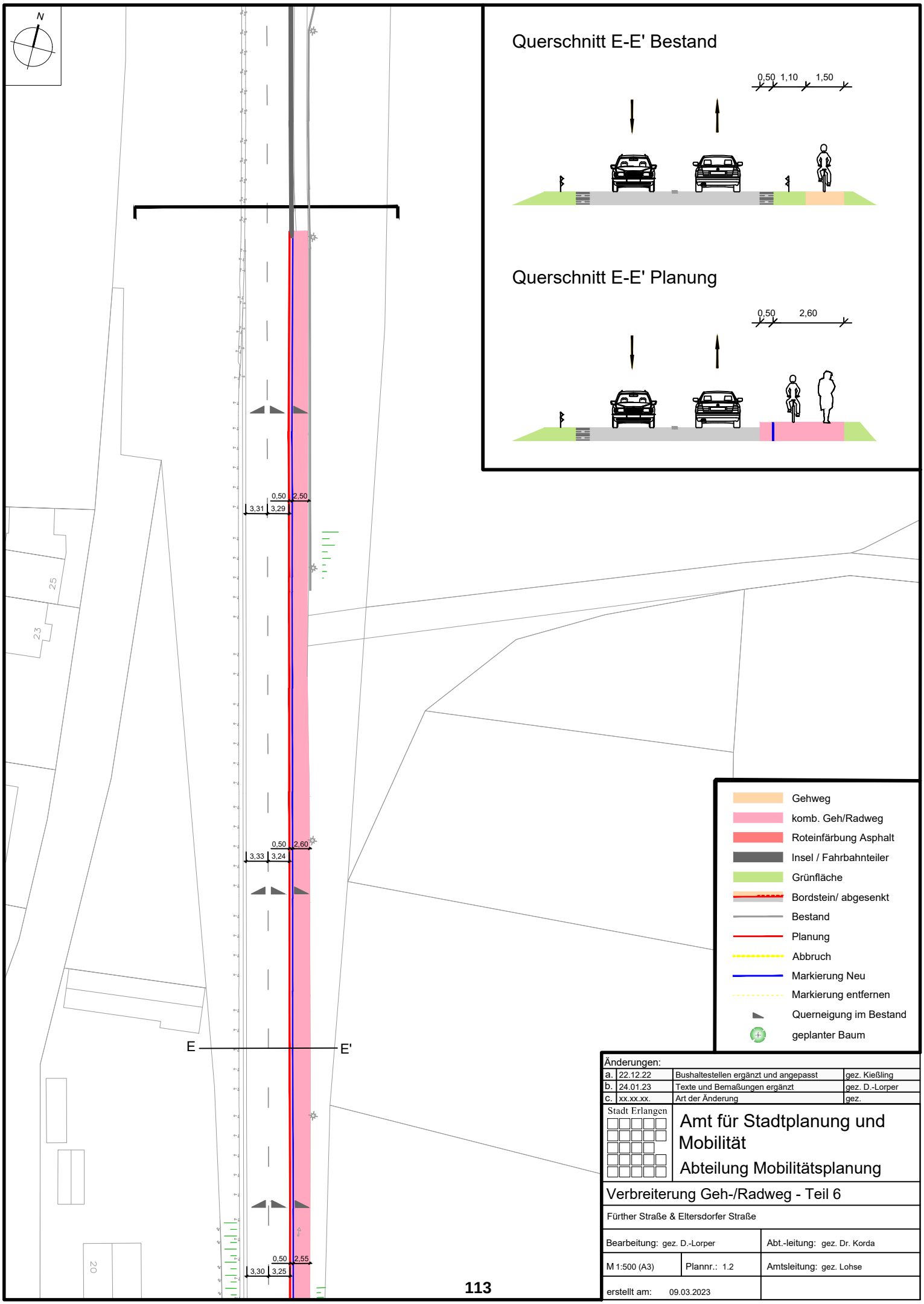
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 5

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		



Änderungen:			
a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

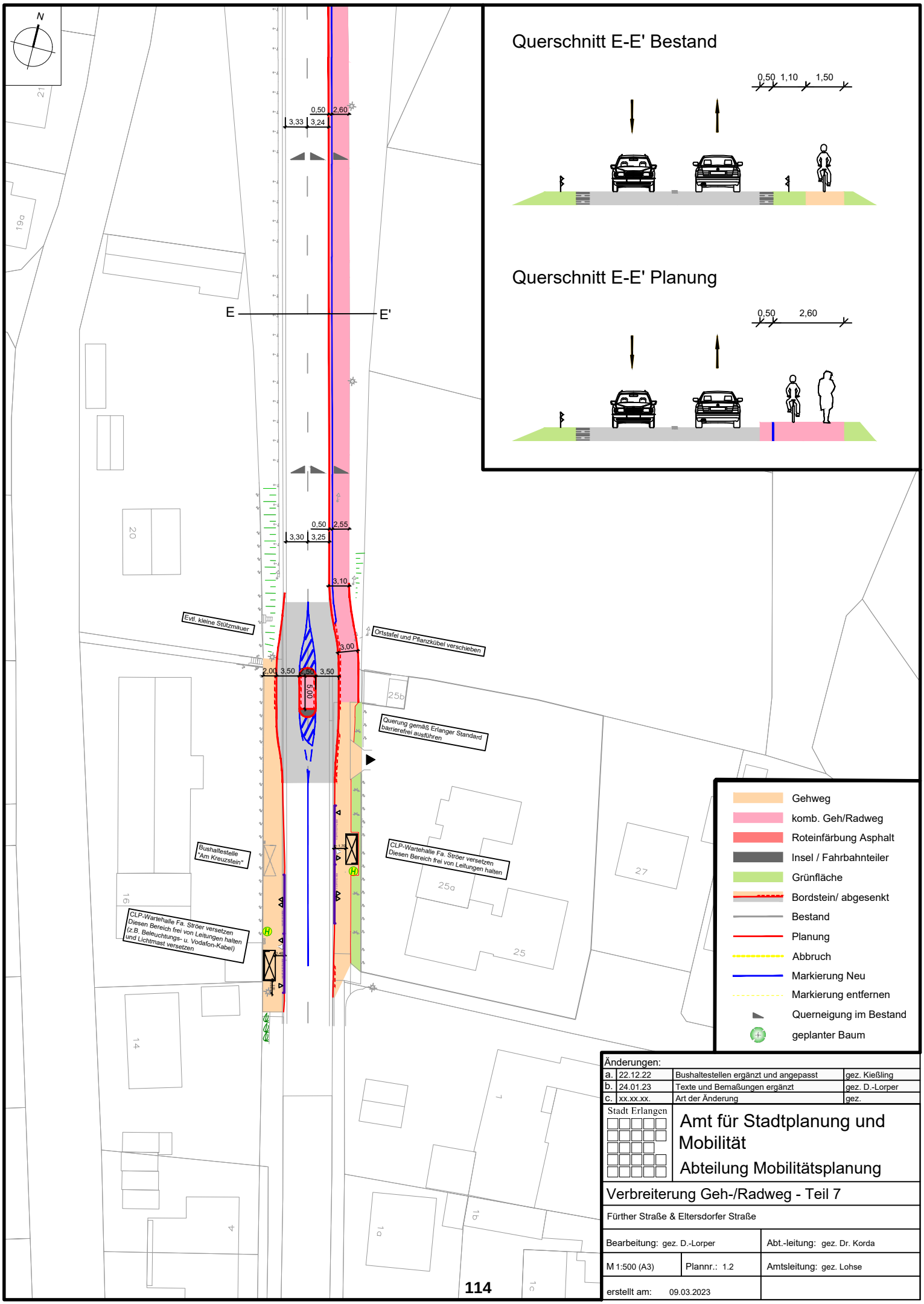
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 6

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		



Änderungen:

a.	22.12.22	Bushaltestellen ergänzt und angepasst	gez. Kießling
b.	24.01.23	Texte und Bemaßungen ergänzt	gez. D.-Lorper
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Verbreiterung Geh-/Radweg - Teil 7

Fürther Straße & Eltersdorfer Straße

Bearbeitung: gez. D.-Lorper		Abt.-leitung: gez. Dr. Korda
M 1:500 (A3)	Plannr.: 1.2	Amtsleitung: gez. Lohse
erstellt am: 09.03.2023		

Ö 10

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/216/2023**

Barrierefreier Ausbau Haltestelle Bruck Kirche und Anpassungen der LSA Fürther Straße/Felix-Klein-Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, Amt 63, EB77, Inklusionsbeauftragte, ESTW, EBE,
Stadtteilbeirat Anger/Bruck, Kirchengemeinde St. Peter & Paul

I. Antrag

1. Mit vorliegender Planung ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau – Abschnitt 5.4 für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bruck Kirche und Anpassungen der LSA Fürther Straße/Felix-Klein-Straße abgeschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

II. Begründung

1. Hintergrund

Die Haltestelle Bruck Kirche ist bisher nicht barrierefrei ausgeführt. Beide Bussteige sind in Form einer Busbucht im Kreuzungsbereich Fürther Straße / Felix-Klein-Straße angeordnet. Die bisherige Lage der Fußgängerfurt über die Felix-Klein-Straße, stark abgerückt vom Kreuzungsbereich, hat in der Vergangenheit schon mehrfach zu Beschwerden geführt. Abbiegende Fahrzeuge aus der Fürther Straße von Süden in die Felix-Klein-Straße fahren aufgrund des gefälligen Kurvenradiuses häufig mit hoher Geschwindigkeit um die Kurve und bemerken dabei querende Fußgänger, teilweise verdeckt durch einen in der Busbucht haltenden Bus, nur spät. Weiterhin hat die LSA Fürther Straße / Felix-Klein-Straße bisher nur zwei Fußgängerfurten, eine im nördlichen Kreuzungsast und eine im östlichen Ast. Ein gesichertes Queren der Fürther Straße mit Ziel im Süden ist bisher nur über den Umweg über beide Furten möglich.

2. Planung

Die beiden Bussteige der Haltestelle Bruck Kirche sollen gemäß geltenden Regelwerken barrierefrei ausgeführt werden. Das Busbord soll hierbei eine Einstiegshöhe von 22 cm haben (mindestens an den ersten beiden Türen) und geradlinig anfahrbar sein. Diese Anforderungen schließen einen Umbau der bisherigen Busbuchten aus, eine Verlegung ist somit notwendig. Da Busse die Haltestelle sowohl von Norden als auch von Osten anfahren, ist eine Verlegung nur in Richtung Süden möglich. Auf der Westseite ist die Errichtung des Bussteigs unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte wie Grundstückszufahrten wenige Meter nach Süden vor die Bäckerfiliale möglich. Die bisherige Buswartehalle kann damit weiterhin genutzt werden.

Der Bussteig auf der Ostseite kann ebenfalls nicht im Bestand umgebaut werden, auch hier ist eine Verlegung nach Süden notwendig. Aufgrund der Grundstückszufahrt zwischen Hausnummer 39 und 41 kann das Busbord erst auf Höhe des Baumes vor Hausnummer 41 die notwendige Höhe von 22 cm erreichen. Durch eine begehbare Ausführung der beiden Baumscheiben und das Verschieben des östlichen Bordsteins weiter in Richtung Westen können die beiden Bäume in die Haltestelle integriert werden, ohne den Fahrgastwechsel und die Barrierefreiheit zu beeinträchtigen.
Der bereits aus der Bevölkerung mehrfach geäußerte Wunsch, am Bussteig in Fahrtrichtung Innenstadt eine Buswartehalle zu errichten, wurde in die vorgelegte Planung übernommen.

Durch den Wegfall der beiden Busbuchten im Kreuzungsbereich kann dieser ebenfalls umgestaltet und die bisherigen Defizite behoben werden. Der Wegfall der östlichen Busbucht und das Verschieben des Bordsteins in Richtung Westen ermöglicht es eine Grünfläche mit zwei Baumpflanzungen vor Hausnummer 39 zu erstellen. Der Kurvenradius der Fürther Straße aus Richtung Süden in die Felix-Klein-Straße wird verkleinert und die Fußgängerfurt in der Felix-Klein-Straße weiter Richtung Kreuzung hin verlegt.

Durch den Wegfall der westlichen Busbucht kann außerdem der Bereich vor der Kirche St. Peter und Paul umgestaltet werden. Auch hier ist eine Grünfläche geplant. Die Kirchengemeinde hat bereits Interesse an einer möglichen Übernahme der Pflege geäußert, die Abstimmung hierzu erfolgt gesondert durch EB77. Unter der neuen Grünfläche befindet sich ein Kanal DN 1000 sowie ein Schachtbauwerk in Ortbeton (ca. 4,0m x 2,0m Grundriss). Eine Verlegung dieser Einrichtung wird mit rund 600.000 € veranschlagt. Aufgrund des hohen Aufwands und der hohen Kosten wurden Baumpflanzungen an dieser Stelle in der Planung nicht weiterverfolgt. Ebenfalls kann durch den Wegfall der beiden Busbuchten die südliche Fußgängerfurt der Kreuzung errichtet werden, welche die Wegebeziehungen im Umfeld der Kirche und der verschiedenen Geschäfte deutlich verbessert. Die Zufahrt zur Kirche und zum Haus unter dem Kirchturm kann im Ausnahmefall (Handwerker etc.) im Bereich der Absenkung der Fußgängerfurt erfolgen.

Da sich in früherer Zeit um die Kirche herum ein Friedhof befand ist im Zuge der Baumaßnahme mit Knochenfunden zu rechnen. Eine Begleitung der Tiefbauarbeiten in diesem Bereich durch eine Archäologin/einen Archäologen ist vorzusehen.

Die Planung sieht vor, den nördlichen Ast der Kreuzung ein Stück Richtung Osten zu verschieben, um die Engstelle zwischen Hausnummer 40 und Fahrbahn zu entschärfen. Alle drei Fußgängerfurten werden barrierefrei gemäß Erlanger Standard hergestellt.

Im Umfeld der Haltestelle Bruck Kirche wurde im Zuge der Bürgerbeteiligung des 1000 Bügel-Programms mehrfach der Wunsch nach Fahrradbügeln geäußert. In die Planung wurden daher drei Standorte mit insgesamt 10 Fahrradbügeln eingeplant.

In der Sitzung des Stadteilbeirats Bruck/Anger am 21.03.2023 wurde die Planung der Bürgerschaft vorgestellt. Der Stadtteilbeirat stimmte der Planung mit der Empfehlung zu, die betroffenen Gewerbetreibenden vor Ort zu informieren. Eine Informationsveranstaltung wird vor dem Hintergrund des Zeitdrucks der notwendigen Fahrbahndeckensanierung noch im April 2023 zusammen mit der Wirtschaftsförderung stattfinden.

Die Verwaltung sieht vor die Planung vorbehaltlich Förderung und Kapazitäten im Jahr 2024 umzusetzen.

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.*

Stärkung des ÖPNV sowie Entsiegelung von Flächen und Baumpflanzungen.

4. Ressourcen
(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten Verkehrsanlagen:	Ca. 650.000 €	bei IPNr.: 541.6101
Investitionskosten Baumpflanzungen:	4.740 €	bei
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

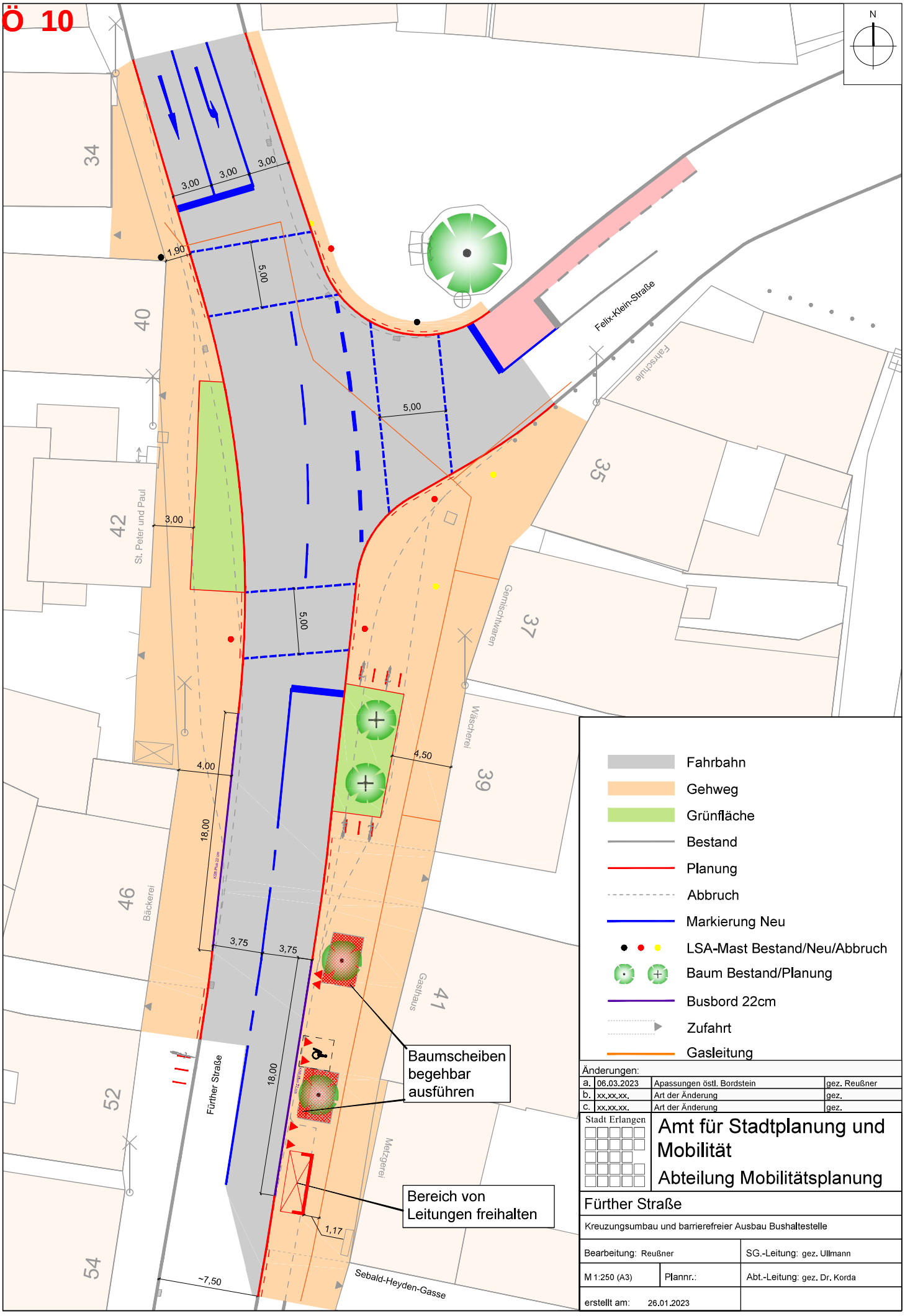
☐ werden nicht benötigt
☒ sind im Investitionsprogramm zum HH 2023 bei IvP-Nr. 541.6101 "Bushaltestellen (Barrierefreiheit)" in 2024 wie folgt vorgesehen:
2024 680.000 € Baumittel
Für die geplante Umsetzung in 2024 muss bis Ende August ein Zuwendungsantrag nach Bay GVFG bei der Regierung von Mittelfranken gestellt werden. Mit ca. 50 % der zuwendungsfähigen Kosten für den Umbaubereich der Bussteige wird gerechnet.
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:
Anlage 1 – Lageplan Fürther Straße / Felix-Klein-Straße

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 10



Änderungen:			
a.	06.03.2023	Apassungen östl. Bordstein	gez. Reußner
b.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.
c.	xx.xx.xx.	Art der Änderung	gez.

Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität

Abteilung Mobilitätsplanung

Fürther Straße

Kreuzungsumbau und barrierefreier Ausbau Bushaltestelle

Bearbeitung: Reußner		SG.-Leitung: gez. Ullmann
M 1:250 (A3)	Plannr.:	Abt.-Leitung: gez. Dr. Korda
erstellt am: 26.01.2023		

Ö 11

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/220/2023**

Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 7: Klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
ESTW

I. Antrag

Der Antrag TOP 7 „Klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV“ aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 25.10.2022 ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 25.10.2022 wurde der Antrag gestellt, dass die Stadt Erlangen die Anschaffung von E-Bussen beschließen und Fördermöglichkeit des Bundes und Landes nach Möglichkeit nutzen soll.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

In der Stadt Erlangen werden mit der Umsetzung der City-Linie zum Fahrplanwechsel 2023/2024 erstmals elektrisch betriebene Busse im Stadtgebiet eingesetzt, siehe Beschluss 613/211/2018 und 613/004/2020. Ein Beschluss für eine Einführung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im ÖPNV wurde damit bereits gefasst.

Für die CityLinie werden sieben E-Midi-Busse und die notwendige Ladeinfrastruktur für den Busbetriebshof und den Großparkplatz beschafft. Die Beschaffung der E-Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BWMK) gefördert. Am 16. Oktober 2020 wurde der Förderbescheid in Höhe von knapp 1,8 Millionen Euro an die Erlanger Stadtwerke übergeben.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zentral für die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist die EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive“ (CVD), welche in der Bundesrepublik im Rahmen des seit 2. August 2021 geltenden Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) in nationales Recht überführt wurde. Bei Fahrzeugbeschaffungen sind demnach für Referenzzeiträume bestimmte Mindestquoten zu erfüllen. Öffentliche Dienstleistungsaufträge, die vor dem 02.08.2021 abgeschlossen wurden, fallen jedoch nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes. Dies trifft auf den öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die Erlanger Stadtwerke Stadtverkehr GmbH zu, der im Jahr 2019 vergeben wurde.

Der aktuelle Busfahrzeugbestand besteht überwiegend aus Busfahrzeugen mit Erdgasantrieb, die mit Biogas angetrieben werden und im Vergleich zu Dieselbussen deutlich emissionsärmer sind. Mit Biogas betriebene Erdgasbusse gelten bereits als emissionsarme und somit „saubere“ Fahrzeuge.

Darüber hinaus befinden sich die Erlanger Stadtwerke in der Entwicklung einer Strategie, wie unter anderem der Stadtverkehr und die erforderlichen Infrastrukturen in Hinblick auf neue Antriebstechnologien ausgestaltet wird. Eine alleinige Ausrichtung auf E-Mobilität wird auch in Fachgremien kritisch gesehen. Ein besonderer Fokus liegt hier auch auf Antriebsformen mit Wasserstoff, dessen Technologie sich aber derzeit erst an der Schwelle zu einer Serienreife befindet.

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

Anlagen:
Anlage 1: Auszug Protokoll Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022 Top 7

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Anlage 1: Auszug Protokoll Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022 TOP 7

7. Klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung / PV-Anlagen Betriebshof

Die Stadt Erlangen soll die Anschaffung von E-Bussen für den Erlanger ÖPNV-Verkehr beschließen. Gleichzeitig soll das Dach des Betriebshofes in Büchenbach mit Solaranlagen ausgerüstet werden

Oberbürgermeister, Herr Dr. Janik:
Das Dach des Betriebshofes in Büchenbach ist bereits vollständig mit PV-Anlagen ausgestattet. Bei Ersatzbeschaffungen von Bussen wird geprüft, ob dafür Elektrobusse angeschafft werden können. Elektrobusse für die Klinikline (Citylinie) sind bereits bestellt. Darüber hinaus verhandelt die Stadt Erlangen mit dem Einsatz von Wasserstoffbussen.

ANTRAG
Die Stadt Erlangen soll die Anschaffung von E-Bussen für den Erlanger ÖPNV-Verkehr beschließen und nutzt dafür nach Möglichkeit Fördergelder des Bundes und des Landes.
Der Antrag wurde zur Abstimmung gestellt und mehrheitlich beschlossen.

Ö 12

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/222/2023**

Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 6: Energiesparender Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
ESTW

I. Antrag

Der Antrag TOP 6 „Energiesparender Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung“ ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 25.10.2022 wurde der Antrag gestellt, dass die Stadt Erlangen prüfen soll, ob ein On-Demand-Verkehr (stadtgrenzüberschreitend) als integrierter Bestandteil des ÖPNV eingerichtet werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Flexible Bedienformen werden im ÖPNV in unterschiedlichen Ausgestaltungsformen vorrangig mit dem Ziel angewendet, die Erschließungsfunktion in Räumen und Zeiten mit geringer Nachfrage zu übernehmen (z.B. ländlicher Raum) oder bestehende Angebotslücken bzw. -defizite zu bedienen, um eine attraktive Alternative zum MIV zu bieten.

Aktuell sind bedarfsorientierte Angebote im Stadtgebiet bereits in Form von Rufbuslinien vorhanden, die einen Fahrplan und Linienweg besitzen, aber nur bei Bedarf auf Bestellung Fahrgäste befördern. On-Demand-Verkehre ermöglichen darüber hinaus auch Angebote ohne Fahrplan z.B. Tür-zu-Tür Verbindungen sowie die Bündelung mehrerer Fahrtwünsche („ridepooling“), siehe § 44 PBefG. Wird ein solches Angebot in Betracht gezogen, ist die Integration in den ÖPNV von zentraler Bedeutung.

Das Thema On-Demand-Verkehre wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans behandelt. Ziel ist es vorrangig, Angebotslücken zu schließen und Bereiche mit geringer Nachfrage und Angebot besser an das ÖPNV-Netz anzuschließen. Im Fokus liegen daher Verbesserungsmaßnahmen durch mögliche On-Demand-Verkehre in bestimmten Bereichen im Stadtgebiet, die diese Defizite vorweisen oder in Bereichen, in denen seit längerem der Bedarf für ein zusätzliches Angebot besteht, das durch Standardbusverkehr nicht abgebildet werden kann. Punktuell werden aber auch bedarfsorientierte Angebote über die Stadtgrenze hinweg geprüft.
Voraussetzung hierfür ist, dass die Buchung und der Betrieb des On-Demand-Verkehrs zuverlässig funktionieren. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden daher auch Voraussetzungen und

Standards für On-Demand-Verkehre festgehalten.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Bezugnehmend auf stadtgrenzüberschreitende ÖPNV-Angebote befinden sich der Landkreis Erlangen-Höchstadt und die Stadt Erlangen in einem intensiven Austausch, um die Nahverkehrsplanung besser aufeinander abzustimmen. Im Vordergrund steht hierbei der grenzüberschreitende Regionalbusverkehr, der aufgrund der hohen Pendlerströme in die Stadt Erlangen eine wichtige Rolle spielt.

Darüber hinaus ist das Pilotprojekt „VGN-Bedarfsverkehr“ zu nennen, das die Bedarfsverkehre im VGN digitalisieren und eine zentrale Buchungsfunktion per App sowie ein gemeinsames Dispositionssystem ermöglichen soll. Aufgrund der vielen unterschiedlichen (unter anderem technischen) Rahmenbedingungen und Anforderungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist das Projekt komplex und befindet sich noch in der Anfangsphase. Die Stadt Erlangen prüft in Abstimmung mit den Erlanger Stadtwerken Stadtverkehr (ESTW) eine Beteiligung.

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

Anlagen:
Anlage 1: Auszug Protokoll Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022 TOP 6

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Anlage 1: Auszug Protokoll Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022 TOP 6

6. Energiesparender Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung

Die Stadt Erlangen soll prüfen, ob ein on-demand-Verkehr (Stadtgrenzen überschreitend) als integrierter Bestandteil des ÖPNV eingerichtet werden kann. Ein Bespiel dafür ist das Projekt „ioki“, dass für die Hamburger Stadtrandgebiete entwickelt wurde.

Referent für Planen und Bauen, Herr Weber:
Die Stadt Erlangen ist derzeit dabei, einen gemeinsamen Nahverkehrsplan mit dem Landkreis zu entwickeln.

Erlanger Stadtwerke AG
Die Erlanger Stadtwerke befinden sich derzeit bezüglich des Nahverkehrsplanes in Abstimmungen mit der Stadt Erlangen, dem Landratsamt und weiteren städteübergreifenden Verkehrsunternehmen. Aktuell bieten die Erlanger Stadtwerke punktuell bereits Rufbuslinien an.

ANTRAG
Die Stadt Erlangen soll prüfen, ob ein on-demand-Verkehr (Stadtgrenzen überschreitend) als integrierter Bestandteil des ÖPNV eingerichtet werden kann.
Der Antrag wurde zur Abstimmung gestellt und mehrheitlich beschlossen.

Ö 13

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/225/2023**

Metropolradweg: Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	27.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 20 (nur zur Kenntnis), AG Rad

I. Antrag

1. Die Ergebnisse der abgeschlossenen Projektphase I des Metropolradwegs (Realisierbarkeitsstudie und Vorplanung) werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, einen interkommunalen Interessensverbund zur Planung des Metropolradweges mitzugründen beziehungsweise diesem beizutreten, der die vorgestellte Projektphase II umsetzen soll. Die noch zu erarbeitende Kooperationsvereinbarung wird dem Stadtrat sobald möglich zur Kenntnis vorgelegt.
3. Die notwendigen Finanzmittel (Eigenanteil Stadt Erlangen) für das Haushaltsjahr 2024 sowie für die mittelfristige Finanzplanung mit einer Gesamthöhe von voraussichtlich 20.200 € (brutto) sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 09.02.2023 wurden in einer gemeinsamen Abschlusssitzung des Lenkungs- und des Arbeitskreises Metropolradweg die Ergebnisse der Projektphase I, d.h. die abgeschlossene Vorplanung des Metropolradwegs zwischen Bamberg und Nürnberg, vorgestellt sowie das weitere Vorgehen besprochen (siehe Anlage 1 – Ergebnisse der Realisierbarkeitsstudie). Im Stadtgebiet Erlangen verläuft die Vorzugstrasse vollständig auf der Westseite des Main-Donau-Kanals unter Nutzung der geplanten Umweltspur der Straße „Am Europakanal“.

Die Projektphase II, die die Leistungsphasen 3 und 4 (Ausführungs- und Genehmigungsplanung) umfasst, soll erneut in interkommunaler Zusammenarbeit durchgeführt werden. Vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM; ehem. Bundesamt für Güterverkehr) wurde eine Förderquote von 80 % in Aussicht gestellt. Somit können Förderungsverwaltung, Vergaben, Projektkoordination, Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und Öffentlichkeitsarbeit aller teilnehmenden Kommunen gemeinsam abgewickelt und redundante Arbeiten vermieden werden. Zudem wirkt sich der Zusammenschluss positiv auf die Förderfähigkeit aus. Es ist eine Projektleitungsstelle vorgesehen, die ebenfalls in der BALM-Förderung enthalten ist.

Der Metropolradweg ist zudem ein Bestandteil des Zukunftsplans Fahrradstadt (OBM/002/2021): *„5. Radschnellwege zügig planen: Zusätzlich […] werden bis Ende 2023 auch die Planungen für […] den sog. Metropolradweg entlang des Kanals (Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg) aufgenommen.“* Im Plannetz Radverkehr des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans

2030 ist die gesamte Trasse als Hauptroute (Am Europakanal & Frauenauracher Straße) beziehungsweise Nebenroute (Kanalbetriebswege) enthalten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

In der aktuellen Zwischenphase soll ein interkommunaler Interessensverbund der bereits an der ersten Projektphase beteiligten 16 Kommunen gegründet werden, dessen Kooperationsvertrag Aufgaben, Rechte, Pflichten und Planungskostenschlüssel der beteiligten Partnerkommunen regelt. Dieser Interessensverbund soll den Förderantrag beim BALM gemeinsam für alle beteiligten Kommunen stellen. Eine detaillierte Konzeption der kommenden Projektphase ist in den Anlagen 2 und 3 („Projektphase II – Konzeption und Kosten“ sowie „überarbeitetes Diskussionspapier zum weiteren Vorgehen“) enthalten.

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Landkreis Bamberg, der bereits die Projektleitung der Phase I innehatte, erklärt sich bereit, auch die administrative Projektleitung in der aktuellen Zwischenphase durchzuführen. Eine fachliche Zuarbeit bei der Förderantragsstellung durch die Verwaltung wurde bereits zugesagt (siehe Anlage 4).

Der Kostenschlüssel soll im Grundsatz an den auf der jeweiligen Gemarkung anfallenden Bau- und damit Planungskosten ausgerichtet werden. Dieses Vorgehen ergibt einen prognostizierten Eigenanteil von ca. 20.200 € (brutto) für die Stadt Erlangen an den Gesamtkosten nach Abzug der 80-prozentigen BALM-Förderung:

HOAI-LPh. 3+4 (netto)	73.349 €
zzgl. 19% MwSt.	13.937 €
zzgl. Anteil Projektmanagement	13.553 €
Gesamtsumme Stadt Erlangen (brutto)	**100.839 €**
Abzug 80% BALM-Förderung	- 80.671 €
verbleibender Eigenanteil	**20.168 €**

(s. auch Anlage 2, S. 4)

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:	20.200 €	bei IPNr.: neue IP
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

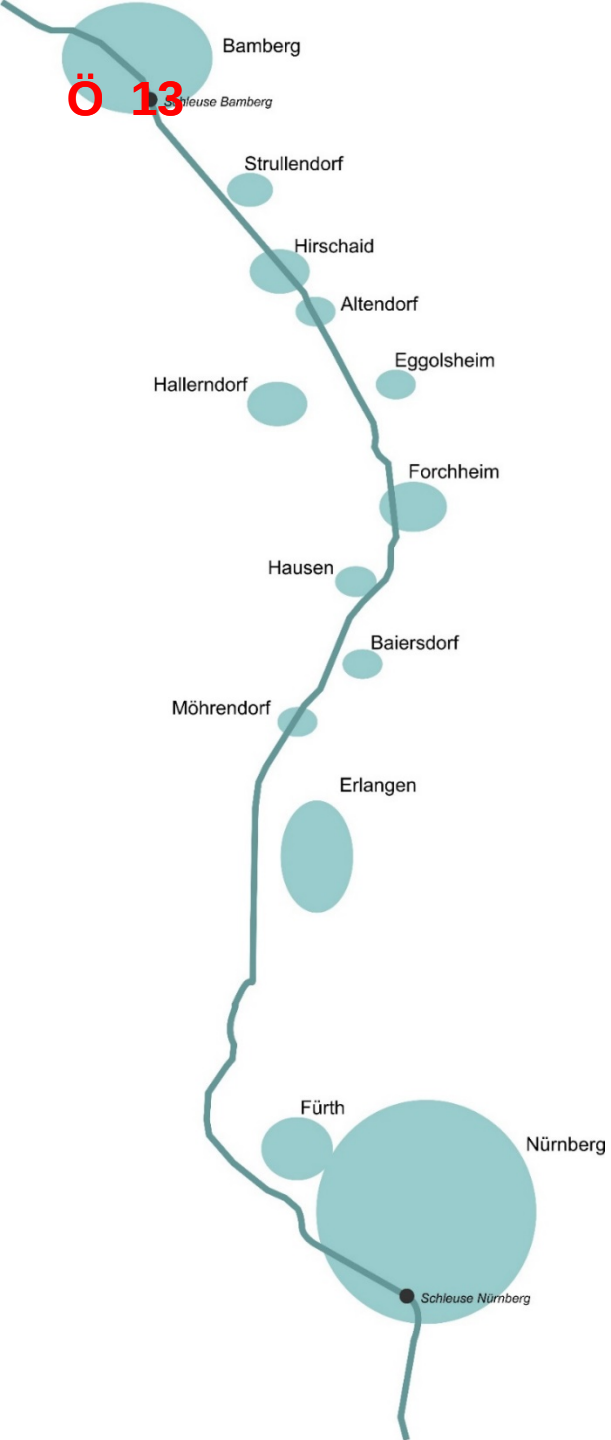
Haushaltsmittel

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

Anlagen:
Anlage 1 – Ergebnisse der Realisierbarkeitsstudie
Anlage 2 – Projektphase II: Konzeption und Kosten
Anlage 3 – überarbeitetes Diskussionspapier zum weiteren Vorgehen
Anlage 4 - OB-Schreiben vom 17.03.2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang



Ergebnisse der Realisierbarkeits-studie

Gefördert durch:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Die Ergebnisse kurz zusammengefasst

- Ein durchgängiger Metropolradweg mit einer Länge von 64,8 km ist möglich.
- Eine Vorzugstrasse und Qualitätsstandards wurden mit unterschiedlichen Akteuren abgestimmt und festgelegt.
- 87 Prozent entsprechen nach Ausbau dem RVR-Standard.



64,8 km



87 %



ca. 18 Mio. (Basiskosten brutto)

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Kostenübersicht

- Aufteilung der Kosten in 3 Gruppen:

18,0 Mio. €	4,7 Mio. €	9,4 Mio. €

Basiskosten:

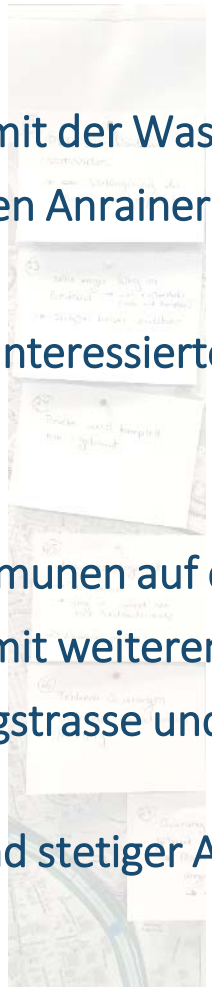
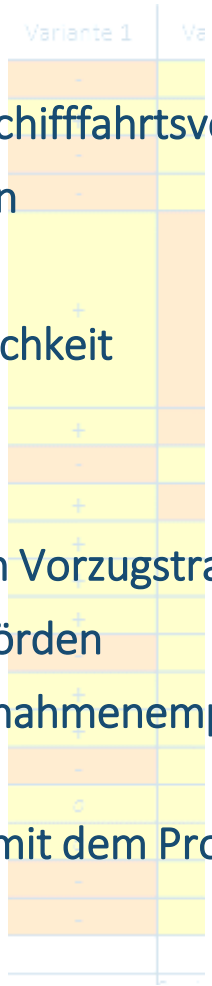
- Maßnahmen, die notwendig sind, um eine durchgehende Radverbindung herzustellen
- Alternativen für technisch empfohlene, aber kostenintensive Maßnahmen (z.B.: neue Brücke Yachthafen Forchheim)

Kosten für weitere Sonderbauwerke:
Ingenieurbauwerke, die aus technischer Sicht empfohlen werden (Qualitätsverbesserungen), für diese jedoch in den Basiskosten günstigere, technisch vertretbare Alternativen ermittelt wurden

Kosten für nachrangige Maßnahmen:
Maßnahmen, deren Umsetzung zeitlich von anderen Vorhaben abhängig ist (Schleusenneubauten, Sanierung der Uferwände, Trogbrücken)

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Vielfältige Abstimmungsprozesse



- intensive Abstimmungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
- 7 Trassengespräche mit den Anrainerkommunen
- 2 Workshops mit den TÖB
- 2 Workshops mit der fachinteressierten Öffentlichkeit
- 3 Arbeitskreis-Sitzungen
- 3 Lenkungskreis-Treffen
- Bereisungen mit den Kommunen auf der ganzen Vorzugstrasse
- intensive Abstimmungen mit weiteren Fachbehörden
- Abstimmungen der Vorzugstrasse und der Maßnahmenempfehlungen mit den Fachbehörden
- stets enge Kooperation und stetiger Austausch mit dem Projektmanagement

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Der Weg zu den Maßnahmenempfehlungen (I)







Unterlagen der Kommunen

Prüfung und Entwicklung von Trassenvarianten

1. Abstimmungstermin mit WSV

Ergänzungen und Hinweise in den Trassengesprächen

Anpassung der Varianten

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Der Weg zu den Maßnahmenempfehlungen (II)



Workshops mit den TöB und der fachinteressierten Öffentlichkeit

Anpassungen/ Ergänzungen der Varianten



Realisierung	Linienführung	-	+	o
Handlungsaufwand	Kosten für die Herstellung von Streckenabschnitten	o	o	+
	Kosten für die Herstellung plangleicher Knotenpunkte	o	+	o
	Kosten für die Herstellung von Sonderbauwerken	-	o	+
Erschließungsfunktion	Einwohnende	o	o	+
	Arbeitsplatzstandorte	o	-	+
	Schulstandorte	o	o	+
	Verknüpfung SPNV	o	o	o
Liste nach Umsetzung	ruhender Kfz-Verkehr	+	+	-
	fließender Kfz-Verkehr	+	+	o
	Fußverkehr	+	+	-
	ÖV	+	+	+

Bewertung der Varianten mithilfe eines einheitlichen Rasters

Treffen des Lenkungskreises zur Auswahl der Vorzugstrasse



Bereisung mit den Kommunen

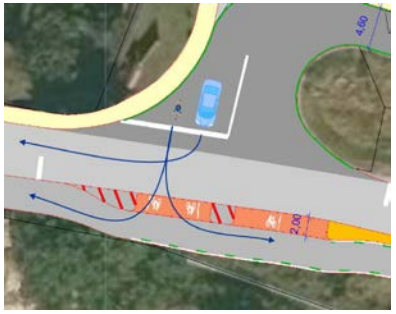
Maßnahmenentwicklung, Detailplanung, Kostenschätzung

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Der Weg zu den Maßnahmenempfehlungen (III)



Workshops mit den TöB und dem Arbeitskreis



Sicherheitsaudit für Detailplanungen

Überarbeitung der Maßnahmen/ Detailmaßnahmen/ Anpassung der Kostenschätzung



Abschließende Maßnahmenempfehlung

>> Maßnahmenkataster inkl. Kostenschätzung

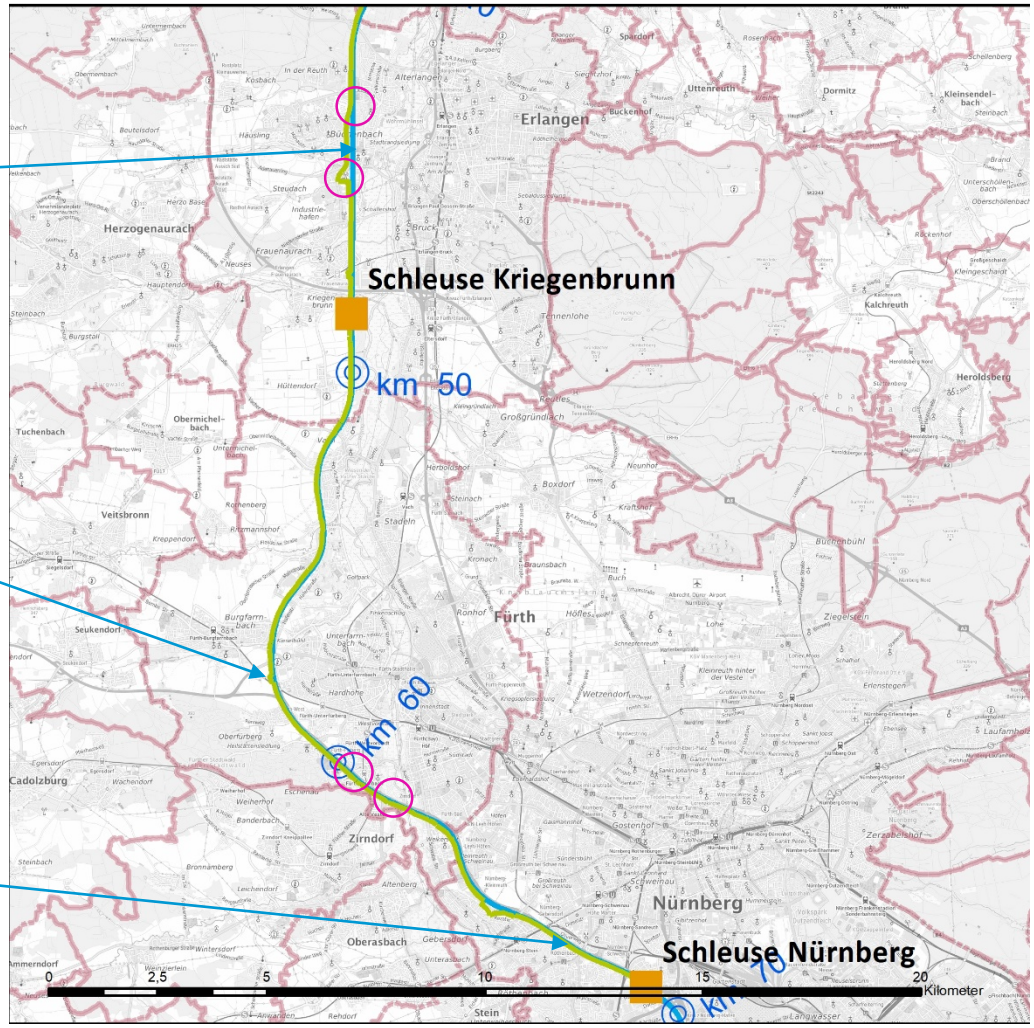
Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Verlauf der entwickelten Vorzugsvariante (I)









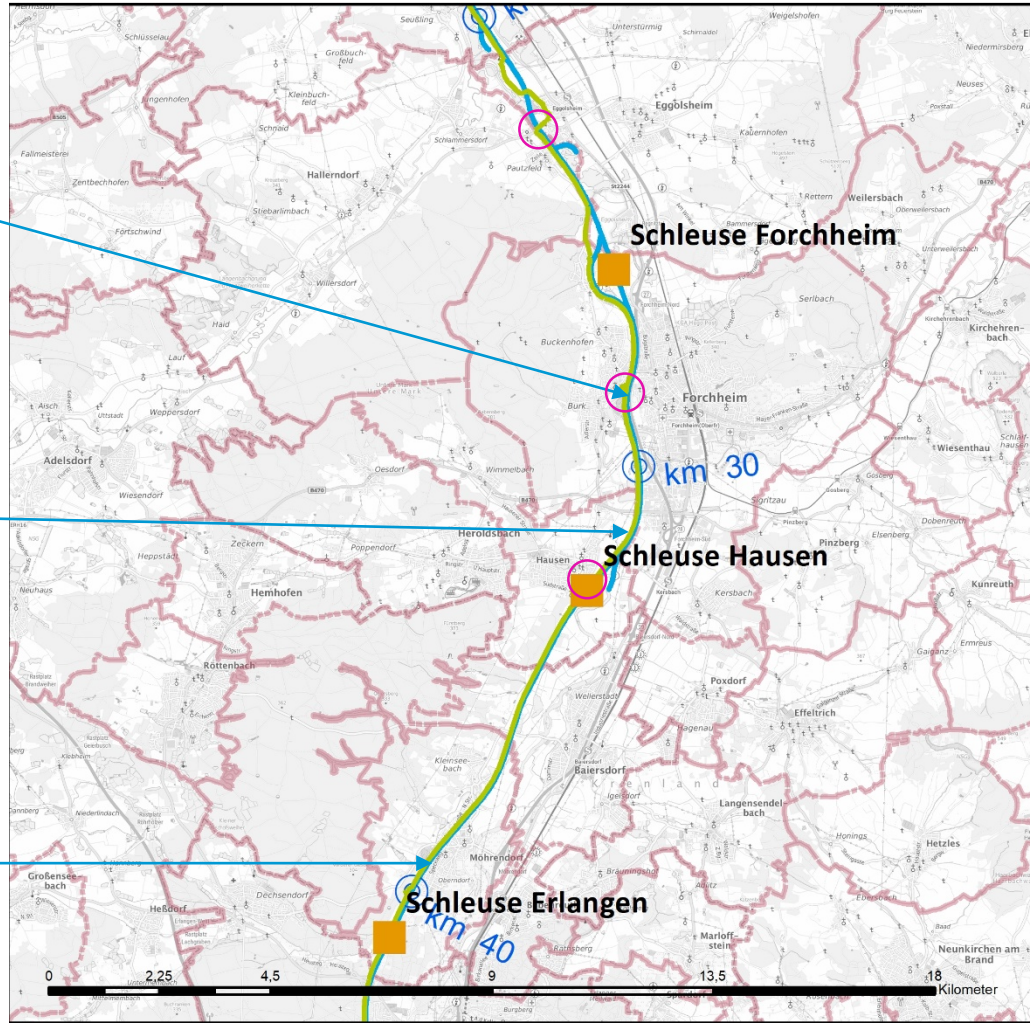
Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Verlauf der entwickelten Vorzugsvariante (II)









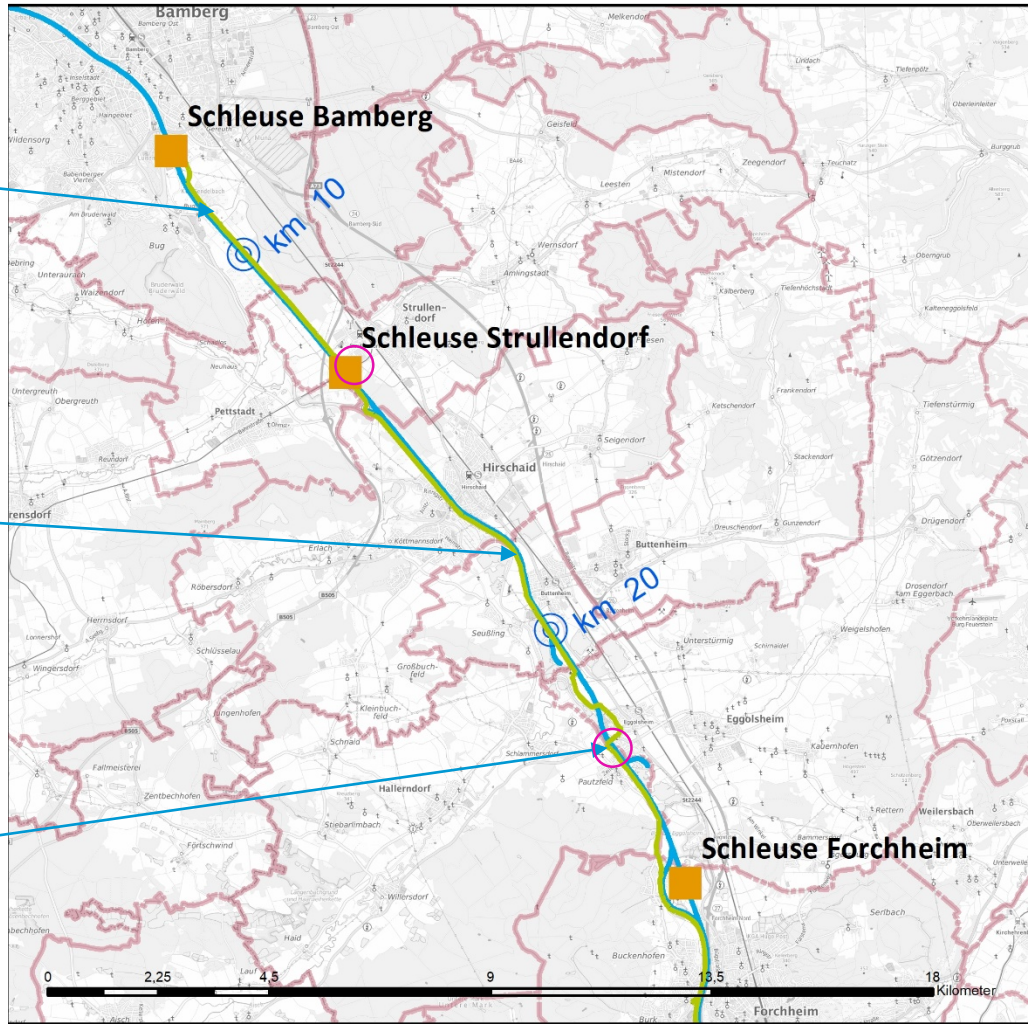
Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Verlauf der entwickelten Vorzugsvariante (III)







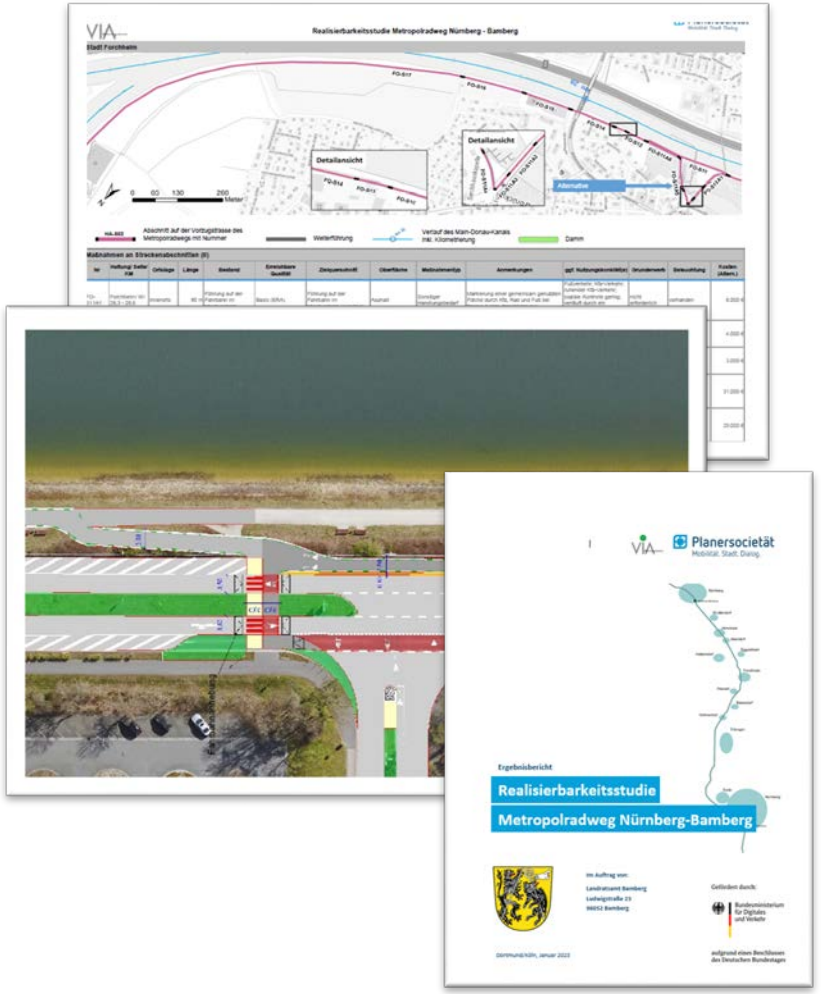


Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Grundlagen zur weiteren Arbeit

Zusammenstellung der Ergebnisse in

- Maßnahmen-Kataster inkl. Kostenabschätzungen
- technisch optimale Lösungen(inkl. Sicherheitsaudit) für die 8 definierten Problemstellen sowie teilweise kostengünstigere Alternativen
- Ergebnisbericht mit wichtigen Arbeitsschritten (z.B. Trassenprüfung)



www.planersocietaet.de
www.viakoeln.de



Vielen Dank für die sehr gute Zusammenarbeit im vergangenen Jahr!

Planersocietät
Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Fon 0231 / 58 96 96 - 27
Fax 0231 / 58 96 96 - 18
lesch@planersocietaet.de

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6 50667, Köln
Fon 0221 789 527-44
Fax 0221 789 527-99
lena.erler@viakoeln.de

Landkreis Bamberg
Ludwigstraße 23, 96052 Bamberg
Fon 0951 85 - 489
Fax 0951 85 - 9589
brigitte.weinbrecht@lra-ba.bayern.de

Gefördert durch:
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Anlage 2 zu BV 613/225/2023

Landkreis Bamberg

Lenkungskreis- und Arbeitskreistreffen am 09.02.2023



Weitere Schritte zur Realisierung der gemeinsamen Vision

1. **Grundsatzentscheidungen in den Kommunen für eine gemeinsame Fortführung des Projekts Metropolradweg Nürnberg - Bamberg**

2. **Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes**

3. **Antragstellung auf Förderung der Planung und des Projektmanagements**

4. **Umsetzung der Projektphase II (HOAI Leistungsphasen 3 und 4)**

Kosten für die Projektphase II

Die Kosten für die Projektphase II setzen sich zusammen aus:

Planungskosten	773.000 Euro brutto
Kosten für das Projektmanagement	120.000 Euro
Gesamt	893.000 Euro brutto

Anmerkung:
Nicht berücksichtigt wurden in dieser Kalkulation die Kosten für die Wirtschaftlichkeitsberechnung für einen Brückenneubau in Eggolsheim-Neuses (12.600 Euro netto/15.000 Euro brutto).

Planungskosten und Kosten für Projektmanagement aufgeschlüsselt nach Kommunen

Annahmen:

- Basiskosten für die Herstellung der durchgängigen Strecke **15 Mio.** Euro netto, 17,9 Mio. Euro brutto
- Kosten für Planung und Projektmanagement 893.000 Euro: **650.000** Euro netto/773.000 Euro brutto, Lph 3 und 4 (33 % der Planungskosten, Planungskosten gesamt 15 % der Bausumme) + **120.000** Euro Projektmanagement
- Förderung: 80 % der Summe Planung und Projektmanagement brutto in Euro (Es verbleiben aufzuteilende Kosten von rund **178.600** Euro brutto.)
- Die Kosten für die Wirtschaftlichkeitsberechnung für einen vorgezogenen Neubau der Brücke in Eggolsheim-Neuses wurden in dieser Tabelle nicht berücksichtigt.

Kommune (Stadt/Markt/ Gemeinde)	Strecken-länge (m)**	Kosten Bau + Planung gesamt (netto) in Euro	Planungskosten HOAI Lph 3 + 4 (Phase II) netto in Euro	Anteil Projektmanagement Phase II in Euro	Summe Planung (brutto) + Projektmanagement in Euro	Summe Eigenanteil Gemeinden brutto in Euro
Bamberg	3.676	413.066 €	17.780 €	3.285 €	24.443 €	**4.889 €**
Strullendorf	3.870	1.478.369 €	63.634 €	11.758 €	87.483 €	**17.497 €**
Hirschaid	3.854	695.736 €	29.947 €	5.534 €	41.170 €	**8.234 €**
Altendorf	2.848	830.387 €	35.743 €	6.605 €	49.138 €	**9.828 €**
Eggolsheim	2.783	409.980 €	17.647 €	3.261 €	24.261 €	**4.852 €**
Hallerndorf	2.148	986.816 €	42.476 €	7.849 €	58.395 €	**11.679 €**
Forchheim	6.207	2.268.757 €	97.655 €	18.045 €	134.254 €	**26.851 €**
Hausen	3.840	1.724.057 €	74.209 €	13.712 €	102.022 €	**20.404 €**
Baiersdorf	1.617	681.207 €	29.322 €	5.418 €	40.311 €	**8.062 €**
Möhrendorf	5.614	1.127.357 €	48.525 €	8.966 €	66.712 €	**13.342 €**
Erlangen	10.092	1.704.073 €	73.349 €	13.553 €	100.839 €	**20.168 €**
Fürth	11.912	1.987.844 €	85.564 €	15.810 €	117.631 €	**23.526 €**
Nürnberg	6.351	779.961 €	33.572 €	6.203 €	46.154 €	**9.231 €**
Summe	64.812	15.087.611 €	649.425 €	120.000 €	892.814 €	**178.563 €**

Zeitplan für die Zwischenphase und die Projektphase II

Zwischenphase:

-Aufbau des Projektmanagements und der Strukturen für die Zwischenphase
-Grundsatzentscheidung in den Kommunen
-Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes
-Verfassen des Förderantrages
-Stellung des Förderantrages
-Förderbescheid
-Personalakquise und Aufbau des Projektmanagements für die Projektphase II

Grober Zeitansatz: **bis Ende 2023**

Zeitplan für die Zwischenphase und die Projektphase II

Projektphase II:

-Fortsetzung Lenkungs- und Arbeitskreis
-Abstimmung von Grundsatzentscheidungen
-Erstellung der Leistungsbeschreibung und Ausschreibungsunterlagen
-Durchführung des Vergabeverfahrens
-Begleitung des Fachbüros bei der Planung
-Abstimmung mit den Kommunen, Fördermittelgeber, WSV, …
-Abstimmung der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
-Erstellung eingabefähige Planungsunterlagen für Bauanträge und die bauliche Förderung

Grober Zeitansatz: **bis Mitte 2025**

Zeitplan für die Zwischenphase und die Projektphase II

<u>Projektphase III:</u>
-Stellung von Bauanträgen
-Stellung von Förderanträge für die bauliche Umsetzung
-bauliche Umsetzung

Grober Zeitansatz: **ab Mitte 2025**

Landratsamt Bamberg

FB 53.2 Mobilität

Realisierbarkeitsstudie Metropolradweg Nürnberg-Bamberg

überarbeitetes Diskussionspapier zum weiteren Vorgehen für das 3. und letzte Lenkungskreis-Treffen (online) in dieser Projektphase am 14.11.2022, 14:30 Uhr

Kontext und Anlass

- Die Realisierbarkeitsstudie wird im Winter 2022/2023 abgeschlossen.
- Das weitere Vorgehen muss noch entschieden werden.
- Eine Vorabstimmung dazu fand im Arbeitskreis am 12.10.2022 statt. Die anwesenden Beteiligten waren der Ansicht, auch die folgenden Planungsschritte sollten gemeinsam erfolgen.
- Eine Weichenstellung soll im Lenkungskreis des Projektes am 14.11.2022 stattfinden.

1. Ziele und Inhalte der in Auftrag gegebenen Realisierbarkeitsstudie

- Bestandaufnahme und Erfassung der Planungsgrundlagen
- Konzeption eines möglichen Streckenverlaufes
- Prüfung der grundsätzlichen planerischen und rechtlichen Machbarkeit
- Bei Machbarkeit Entwicklung eines Maßnahmen-Katasters
- Entwicklung von Verbesserungsmaßnahmen für vorab definierte Problemstellen
- Einbindung der Kommunen, TÖBs und der fachinteressierten Öffentlichkeit in die Konzeption
- Abschätzung der Planungs- und Baukosten für die folgenden Leistungsphasen
- Prüfung der Fördermöglichkeiten
- Die Realisierbarkeitsstudie umfasst die Leistungsphasen nach HOAI Leistungsphase1 (Grundlagenermittlung) und Leistungsphase 2 (Vorplanung mit Kostenschätzung

Eckdaten zum Auftrag:

16 beteiligte Kommunen:

- 3 Landkreis (Bamberg, Forchheim, Erlangen-Höchstadt) (ohne Baulast)
- 4 kreisfreie Städte (Bamberg, Erlangen, Fürth, Nürnberg)
- 2 Städte (Forchheim, Baiersdorf)
- 2 Märkte (Markt Hirschaid, Markt Eggolsheim)
- 5 Gemeinden (Strullendorf, Altendorf, Hallerdorf, Hausen, Möhrendorf)

Bearbeitung der Studie durch einer Planerkonsortium aus

- Planersocietät – Dortmund (in der Sitzung vertreten durch Frau Pia Lesch) und
- VIA eG (in der Sitzung vertreten durch Frau Lena Helmes)

Finanzierung:

- Gesamtsumme des Auftrags (brutto): 184.270 Euro
- Förderung durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als
- Zuwendung aus dem Bundeshaushalt im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Fördersumme: 142.800 Euro

- Eigenmittel der 13 Kommunen mit Baulastverantwortung 16.626 Euro
- Spende von Siemens Healthineers 25.000 Euro

2. Inhaltliche Ergebnisse

- Eine durchgängige Radwegeverbindung zwischen Nürnberg und Bamberg weitgehend entlang des Main-Donau-Kanals ist grundsätzlich möglich.
- Der Standard einer Radhauptverbindung wurde als anzustrebende Ausbaustufe mit festgelegten Kriterien definiert.
- Eine Vorzugstrasse wurde abgestimmt und festgelegt. Lediglich im Bereich Eggolsheim soll eine alternative Trassenführung in den weiteren Planungsschritten betrachtet werden.
- Für die gesamte Strecke von 64,2 km wurde ein Maßnahmen-Kataster entwickelt, in dem abschnittsweise die notwendigen Maßnahmen beschrieben werden. Das Kataster enthält zusätzlich Kostenabschätzungen für die jeweiligen Abschnitte.
- Für insgesamt 8 Problemstellen wurden Lösungen entwickelt. Für 7 der 8 Problemstellen konnten neben aus technischer Sicht optimalen, aber kostenintensiven Lösungen günstigere Alternativen entwickelt werden. Die Qualität des Radwegs wird allerdings durch diese Alternativen punktuell reduziert.
- Um eine Durchgängigkeit eines Metropolradwegs zu erreichen, bleibt im Bereich Eggolsheim-Neuses nach derzeitigem Sachstand allerdings ein Brückenneubau notwendig.
- Alle Ergebnisse unterlagen intensiven und mehrfachen Abstimmungsprozessen mit den Fachbereichen der beteiligten Kommunen, den eingebundenen Fachbehörden sowie den Trägern öffentlicher Belange
- Die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI werden mit Abschluss der Realisierbarkeitsstudie abgeschlossen.
- Der derzeitige Handlungsauftrag an den FB Mobilität im LRA Bamberg zur Begleitung des Projektes endet mit Abschluss der Studie.

3. Weitere Schritte zur Realisierung des Metropolradwegs und Empfehlung des FB 53.2

In der Arbeitskreissitzung am 12.10.2022 im Landratsamt Bamberg wurde einheitlich von den Beteiligten der Wunsch geäußert, nach Abschluss der Realisierbarkeitsstudie die folgenden Planungsschritte gemeinsam anzupacken.

Die betroffenen Kommunen könnten sich zu einem kommunalen Verbund zusammenschließen und die HOAI Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) gemeinsam organisieren, ausschreiben, vergeben und managen.

Dies würde einen möglichst gleichbleibenden Planungsstandard auf ganzer Strecke wie auch eine zeitnahe und kosteneffiziente Bearbeitung ermöglichen. Für die Vergabe der Leistungen an ein oder

mehrere Planungsbüros wäre eine Förderung voraussichtlich möglich. Eine interkommunale Kooperation würde sich positiv auf die Förderfähigkeit auswirken.

Mittels einer Zweckvereinbarung müssten die Aufgaben, Rechte und Pflichte der Partner festgelegt werden. Die Kommunen müssten hierfür voraussichtlich entsprechende Gremienbeschlüsse erwirken und Teile ihrer Planungshoheit vorhabenbezogen an ein Projektmanagement delegieren.

Die Entscheidung über das weitere Verfahren liegt bei den Mitgliedern der Lenkungsgruppe.

Empfehlung des FB 52.3 Mobilität

Nach Prüfung der möglichen Szenarien im Hinblick auf die Realisierbarkeit und Finanzierungsmöglichkeiten sowie unter Berücksichtigung der zeitlich schnellsten Umsetzung regt der FB 53.2 Mobilität in seiner Funktion als Projektleitung für die Realisierbarkeitsstudie folgendes Vorgehen an, falls in der Lenkungsgruppe eine weitere Umsetzung in einer Kooperation beschlossen wird:

- Festlegung des Projektmanagement für die weitere Projektphase: sinnvollerweise wird das Projektmanagement in einer Verwaltung mit ingenieurstechnischem Personal angesiedelt. Das Projektmanagement würde die Förderantragstellung, die Vergabe der Planungsleistung und deren Betreuung sowie die Koordination zwischen den Kommunen und zum Fördermittelgeber übernehmen.

- Entwicklung und Unterzeichnung einer zweckgebundenen Kooperationsvereinbarung mit folgenden Inhalten
  § 1 Gegenstand der Vereinbarung
  § 2 Beauftragung eines Vorhabensträger
  § 3 Aufgaben, Rechte und Pflichten der Partner
  § 4 Ausgaben und Kosten
  § 5 Verteilungsschlüssel
  § 6 Trägerschaft der Radwege
  § 7 Verwertungsplan und bestehende Schutzrechte
  § 8 Laufzeit, Durchführungsbeschluss
  § 9 Schlussvorschriften

- Entwicklung einer Projektbeschreibung für die Planungsphase und Förderantragstellung

- gemeinsame Ausschreibung, Beauftragung und Planung der HOAI Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) für die in den Basiskosten enthaltenden Maßnahmen für den Ausbau und Neubau des Radwegs ohne Sonderbauwerke

- Entwicklung einer Umsetzungsstrategie für die Sonderbauwerke- insbesondere für die für eine Durchgängigkeit notwendige Talquerung im Markt Eggolsheim

4. Kostenschätzungen für den Bau des Metropolradwegs

BASISKOSTEN mit einem großen Sonderbauwerk (Talquerung im Markt Eggolsheim)

Die sogenannten Basiskosten berücksichtigen diejenigen Maßnahmen, die notwendig sind, um eine durchgehende Radverbindung zwischen Nürnberg und Bamberg weitestgehend mit dem definierten Standard herzustellen. Ausgeklammert werden die Maßnahmen, die in zeitlicher Abhängigkeit externer Vorhaben stehen und somit erst zeitverzögert umgesetzt werden können.

Einige Sonderbauwerke wurden aus dieser Kalkulation ausgeklammert und alternative Maßnahmen entwickelt und berechnet. Die Kosten für diese Sonderbauwerke sind unten gesondert aufgeführt. Als kostenintensives, aber notwendiges Sonderbauwerk verbleibt eine Kanalquerung in Form einer Fuß- und Radverkehrsbrücke im Markt Eggolsheim.

Maßnahmen an Streckenabschnitten wie Ausbau, Neubau Ausweisung:	10,3 Mio. €
Maßnahmen an höhengleichen Kreuzungen (plangleiche Knotenpunkte):	0,8 Mio. €
Maßnahmen an Sonderbauwerken (Brücken und Tunneln):	6,3 Mio. €
zusätzliche Beleuchtung:	0,2 Mio. €
Grunderwerb:	0,2 Mio. €
Zwischensumme Baukosten netto	17,8 Mio €
zzgl. Planungskosten für Lph. 3 bis 9 HOAI (15%)[1]:	2,7 Mio. €
[1] davon 33 % für die Leistungsphasen 3 und 4 HOAI: ca. 880.000 €	
MwSt (19%):	3,9 Mio. €
Kosten (brutto):	**24,3 Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	**0,4 Mio. €**

BASISKOSTEN <u>ohne Sonderbauwerk</u> (Empfehlung des FB 53.2)

Wie oben erläutert kann es auch organisatorischen und aus Gründen der Förderung sinnvoll sein, die Maßnahmen zu Streckenherstellung im engeren Sinne gemeinsam zu beplanen und die ingenieurstechnischen Sonderbauwerke gesondert umzusetzen. Die Basiskosten setzen sich dann wie folgt zusammen.

Annahme: Basiskosten für den Bau des Radwegs im engeren Sinne 11,5 Mio Euro netto, 13,6 Mio Euro brutto
(Kosten für Streckenabschnitte, Knotenpunkte, Beleuchtung, Grundewerb, Planungskosten), OHNE Sonderbauwerke!!
Annahme: Kosten für Planung und Projektmanagement 690.000 Euro (570.000 Euro für Lph 3 und 4 + 120.000 Euro Projektmanagement), Förderung 80 Prozent
verbleibende Kosten 138.000 Euro netto gerundet

Maßnahmen an Streckenabschnitten wie Ausbau, Neubau Ausweisung:	10,3 Mio. €
Maßnahmen an höhengleichen Kreuzungen (plangleiche Knotenpunkte):	0,8 Mio. €
zusätzliche Beleuchtung:	0,2 Mio. €
Grunderwerb:	0,2 Mio. €
Zwischensumme Baukosten netto	11,5 Mio €
zzgl. Planungskosten für Lph. 3 bis 9 HOAI (15%)[1]:	1,7 Mio. €
[1] davon 33 % für die Leistungsphasen 3 und 4 HOAI: ca. 570.000 €	
MwSt (19%):	3,9 Mio. €
Kosten (brutto):	**15,7 Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	**0,25 Mio. €**

KOSTEN FÜR NACHRANGIGE MASSNAHMEN

Diese Kosten berücksichtigen die Maßnahmen, deren Umsetzung zeitlich von den Vorhaben anderer Aufgabenträger abhängig ist. Dazu gehören die Sanierung der 6 Trogbrücken, der Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn sowie die Sanierung der Uferwände in Fürth und Nürnberg.

Maßnahmen an Streckenabschnitten:	5,2 Mio. €
Maßnahmen an plangleichen Knotenpunkten:	0,1 Mio. €
Maßnahmen an Sonderbauwerken:	1,4 Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,1 Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0 Mio. €
Planungskosten für Lph. 3 bis 9 HOAI (15%):	1,0 Mio. €
MwSt (19%):	1,5 Mio. €
Kosten (brutto):	**9,4 Mio. €**

KOSTEN FÜR WEITERE SONDERBAUWERKE
Kosten für aus technischer Sicht empfohlene Ingenieurbauwerke, für die in den Basiskosten eine günstigere Alternative ermittelt wurde. Mit dem Bau dieser Sonderbauwerke könnten weitere Zeitverluste eingespart werden und der Komfort der Route weiter erhöht werden.

Kosten für weitere Sonderbauwerke:	9,5 Mio. €
zusätzliche Planungskosten (15%):	2,4 Mio. €
zusätzliche MwSt (19%):	3,5 Mio. €
Kosten (brutto):	**15,3 Mio. €**

GESAMTKOSTEN BEI UMSETZUNG ALLER MASSNAHMEN

Kosten (brutto):	49,0 Mio. €
Kosten pro Kilometer:	0,8 Mio. €

Anmerkung:
Die kalkulierten Kosten pro Kilometer Radweg bewegen sich nach Angabe der Reg. v .Ofr. sowie im Vergleich mit vergleichbaren Radwegprojekten im üblichen Rahmen.

5. Schätzung der anteiligen Planungskosten für die Kommunen

Annahmen:

- gemeinsame Ausschreibung, Beauftragung und Planung der HOAI Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) für die in den Basiskosten enthaltenden Maßnahmen
- 80 Prozent Förderung der Planungskosten und des Projektmanagements z.B. durch das Programm Innovative Modellvorhaben im Radverkehr
- Projektdauer 18 Monate nach Vergabe der ingenieurstechnischen Dienstleistung
- 1 Vollzeitstelle Projektmanagement (angesetzt mit 120.000 Euro)

Berechnet wurden vier Szenarien:

Basiskosten (gesamt) mit einem Sonderbauwerk (Talquerung Markt Eggolsheim)		**Basiskosten ohne Sonderbauwerke**	
Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b
Verteilung auf die Kommunen nach **Streckenanteil** an der Gesamtstrecke	Verteilung auf die Kommunen nach **Anteil** an den **Basiskosten** (gesamt)	Verteilung auf die Kommunen nach **Streckenanteil** an der Gesamtstrecke	Verteilung auf die Kommunen nach **Anteil** an den reduzierten **Basiskosten** (ohne Sonderbauwerke)

			Basiskosten (gesamt) <u>mit</u> einem Sonderbauwerk (Talquerung Markt Eggolsheim) netto in Euro		**Basiskosten <u>ohne</u> Sonderbauwerke netto in Euro**	
			Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b
Kommune (Stadt/Markt/Gemeinde)	Strecken (km)	km-Anteil in %	Verteilung auf die Kommunen nach **Streckenanteil** an der Gesamtstrecke	Verteilung auf die Kommunen nach **Anteil** an den **Basiskosten** (gesamt)	Verteilung auf die Kommunen nach **Streckenanteil** an der Gesamtstrecke	Verteilung auf die Kommunen nach **Anteil** an den reduzierten **Basiskosten** (ohne Sonderbauwerke)
Bamberg	3,7	5,7	11.325	3.377	7.814	3.602
Strullendorf	4,3	6,6	13.110	13.507	9.046	14.406
Hirschaid	3,9	5,9	11.879	6.754	8.196	7.203
Altendorf	2,8	4,3	8.617	7.879	5.946	2.401
Eggolsheim	2,1	3,2	8.555	57.405	5.903	3.602
Hallerndorf	2,8	4,3	6.463	7.879	4.459	8.404
Forchheim	6,1	9,4	18.772	19.135	12.953	14.406
Hausen	3,8	5,8	11.694	16.884	8.069	12.005
Baiersdorf	1,6	2,5	4.924	6.754	3.397	7.203
Möhrendorf	5,6	8,6	17.264	12.382	11.912	13.206
Erlangen	10,1	15,5	31.082	18.009	21.446	19.208
Fürth	11,9	18,3	36.621	19.135	25.269	20.409
Nürnberg	6,4	9,8	19.695	10.130	13.590	10.805
Summe (gerundet)	**65,0**	**100,0**	**200.000**	**200.00**	**138.000**	**138.000**

Zahlen gerundet und ohne Gewähr

Stand: 14.11.2022

gez. Weinbrecht

Ö 13

Stadt Erlangen
Der Oberbürgermeister

Stadt Erlangen | 91051 Erlangen

An
Herrn Landrat Johann Kalb
Landkreis Bamberg

Per Mail an landrat@lra-ba.bayern.de

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
stadt@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de

Datum	Unser Zeichen/Schreiben	Ihr Zeichen/Schreiben
17. März 2023	VI/613-1/WJ030	vom 17. Februar 2023

Metropolradweg – Projektphase II

Guten Tag Herr Landrat Kalb,

zuerst einmal vielen Dank und großes Lob für die bisherige Organisation des Projekts durch Ihre Mitarbeiter. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie haben wir positiv zur Kenntnis genommen und freuen uns darauf, auch die weiteren Planungsschritte zeitnah anzugehen. Die entsprechenden stadtinternen Schritte bereiten wir aktuell vor.

Die Stadt Erlangen unterstützt das vorgeschlagene Vorgehen und wird die Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes mittragen. Auch die von Ihnen erbetene fachliche Unterstützung während der Zwischenphase können wir leisten, Ansprechpartner hierfür ist im Amt für Stadtplanung und Mobilität Herr J. Wagner (E-Mail: johannes.wagner@stadt.erlangen.de; Tel.: 09131 / 86 -1374).

Wir freuen uns auf eine fortgesetzte gute Zusammenarbeit.

Freundliche Grüße

Dr. Florian Janik

Ö 14

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61/614	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**614/049/2022**

Bessere Kennzeichnung des Fußgängerbereichs in der Lindnerstraße, Antrag Nr. 105/2022 der SPD-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 105/2022 der SPD-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Lindnerstraße, die verkehrsrechtlich als Fußgängerzone mit „Busse frei“ und „Radfahrer frei“ ausgewiesen ist, sind in der Vergangenheit stete Beschwerden an die Verwaltung herangetragen worden, dass dort Pkws widerrechtlich durchfahren. Die Durchfahrt durch die Lindnerstraße stellt eine erhebliche Verkürzung des Weges in Fahrtrichtung Süden dar.
In baulicher Hinsicht wird der Bereich nicht als Fußgängerzone wahrgenommen.
Deshalb hat die SPD-Fraktion beantragt, die Fußgängerzone besser zu kennzeichnen. Hierzu soll eine größere Beschilderung die Erkennbarkeit verbessern.
Markierungen auf der Fläche der Fußgängerzone werden für kontraproduktiv gehalten, da diese in Fußgängerzonen nicht üblich sind und den Charakter der Fläche erheblich verändern.
Als bessere Möglichkeit wird die Anbringung von Schilderständern angesehen, kombiniert mit vergrößerten Verkehrszeichen. Diese müssen aufgrund des Busverkehres im östlichen Bereich auf den Übergang Gehweg/ Fußgängerzone, im westlichen Teil verengt ein Schilderständer die Einfahrtsbreite. Die Verkehrsrechtliche Anordnung hierzu ist in der Erstellung und wird demnächst erlassen.
Andere Verbesserungsmöglichkeiten werden nicht gesehen.

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

Anlagen: Antrag Nr. 105/2022 der SPD – Fraktion
Lindnerstraße - Plan

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 1.4

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**10.05.2022**
Antragsnr.:	**105/2022**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI/61**
mit Referat:	**VI/66**

SPD Fraktion
im Stadtrat Erlangen

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Geschäftsstelle im Rathaus,
1. Stock, Zimmer 105 und 105a
09131 862225
spd.fraktion@stadt.erlangen.de
www.spd-fraktion-erlangen.de

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
91052 Erlangen

Antrag: Bessere Kennzeichnung des Fußgängerbereichs in der Lindnerstraße

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Datum
10.05.2022

Ansprechpartnerin
Katja Rabold-Knitter

Seite

nach der Verkehrsfreigabe der Lindnerstraße hat sich gezeigt, dass der dort befindliche Bereich der Fußgängerzone immer wieder durchfahren wird von PKWs, die aus der Goeschelstraße kommen und durch die Busbucht hindurch in Richtung Mönaustraße eine erhebliche Abkürzung nehmen. Sie ignorieren dabei die Aufpflasterung und die Beschilderung, die aber ganz offensichtlich zu klein geraten ist.

Wir beantragen daher, dass der Fußgängerbereich in der Lindnerstraße besser gekennzeichnet wird. Neben einer deutlicheren Beschilderung sollte auch geprüft werden, ob, möglicherweise in einem weiteren Schritt, eine Fahrbahnmarkierung notwendig sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Philipp Dees
Fraktionsvorsitzender

Dr. Andreas Richter
Sprecher für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Verkehr

Katja Rabold-Knitter

f.d.R. Katja Rabold-Knitter
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion

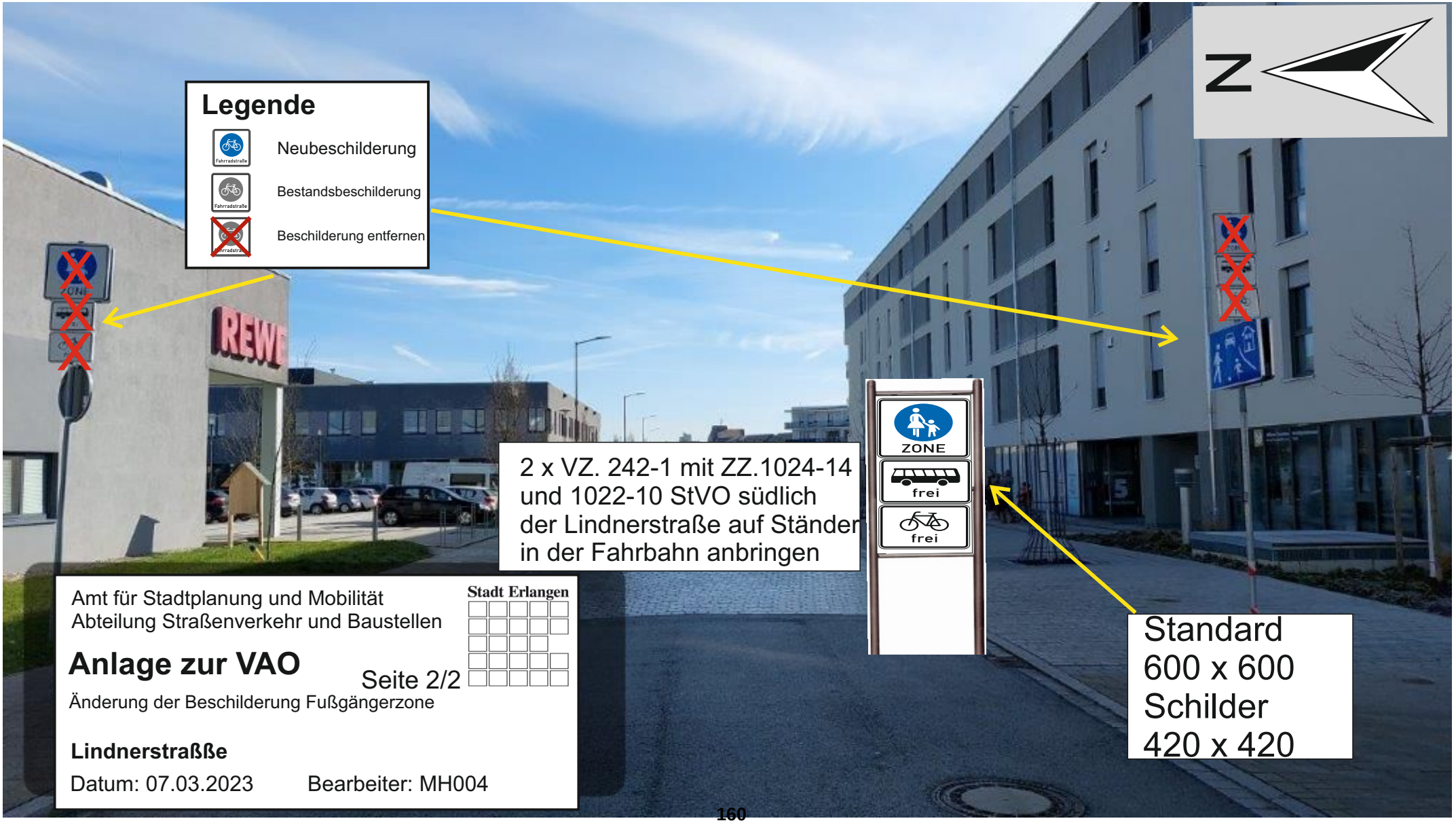
Erlangen SPD

Ö 14

Plan 1 zur VAO vom 07.03.2023
Neubeschilderung der Fußgängerzone Lindnerstraße



Plan 2 zur VAO vom 07.03.2023
Neubeschilderung der Fußgängerzone Lindnerstraße



Ö 15

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**614/055/2022**

Entwicklungen am Dechsendorfer Weiher;
Fraktionsantrag ÖDP-Fraktion Nr. 203/2020 vom 04.10.2020

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
24, 52, 613

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Der Fraktionsantrag Nr. 203/2020 der ÖDP vom 04.10.2020 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für den Dechsendorfer Weiher sollen in den kommenden Jahren verschiedene Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes umgesetzt werden. Mit dem Fraktionsantrag 203/2020 beantragt die ÖDP-Fraktion, dass im Rahmen dieses Gesamtkonzeptes folgende Punkte auf Realisierbarkeit geprüft werden:

<u>Parkraumbewirtschaftung des neu zu erstellenden Parkplatzes Hst. „Dechsendorfer Weiher“</u>

Eine Parkraumbewirtschaftung des Parkplatzes in den wärmeren Monaten ist mittelfristig vorgesehen. Sollte eine Bewirtschaftung schneller gewünscht sein, sollte dies erst mit Ausweitung des Überwachungsgebietes der Kommunalen Verkehrsüberwachung erfolgen, damit auch eine regelmäßige Überwachung gewährleistet ist. Voraussichtlich wird ab dem Jahr 2024 eine schrittweise Ausweitung des Überwachungsgebietes stattfinden.
Eine punktuelle Erhebung von Parkgebühren könnte jedoch auch zu einem erhöhten Parksuchverkehr in den anliegenden Straßen führen.

<u>Verbesserte Bustaktung für die wärmeren Monate für die Hst. „Dechsendorfer Weiher“</u>

Die Entwicklung des Umfeldes Dechsendorfer Weiher wird u.a. im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans und zukünftiger Planungsmaßnahmen für die ÖPNV-Erschließung berücksichtigt. Aktuell sind im Bestand keine Anpassungen an der Bustaktung vorgesehen.

<u>Vorwegweiser auf der südwestlichen Weiherseite für die Parkplätze auf der nordöstlichen Seite</u>

Im März 2022 wurde südwestlich des Weihers an der Naturbadstraße ein Vorwegweiser aufgestellt, welcher auf die Parkplätze östlich des Weihers verweist. Hierbei handelt es sich um

den direkt östlich angrenzenden Parkplatz, die Parkplätze entlang der Naturbadstraße im weiteren Verlauf in Richtung Möhrendorf sowie um den im Wald gelegenen „Harfenparkplatz“.

Verbesserung des Belages der weiherumlaufenden Wege

Die Wege am Dechsendorfer Weiher wurden über Amt 52 mit einem Kostenaufwand in Höhe von 40.726,68 Euro zur Verbesserung des Belages zwischenzeitlich saniert.

Überdachte Fahrradabstellplätze auf der nordöstlichen Weiherseite

Überdachte Fahrradabstellanlagen sind am Parkplatz Naturbadstraße vorgesehen, wo auch die Bushaltestelle ist. Am Osteingang machen diese aus Sicht der Verwaltung hingegen keinen Sinn, da es hier außer „Schönwetternutzung“ keine weiteren Ziele gibt.

Zeitnahe Sanierung der sanitären Anlage, der Umkleiden und des Kiosks

Die Sanierungsarbeiten am gesamten Gebäude der Campingstraße 80 wurden zurückgestellt und nur Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt.
Grund hierfür ist der insgesamt desolate Zustand des Gebäudes und die ausstehende Entscheidung über Sanierung oder Abriss und Neubau im Zuge des Gesamtkonzeptes Dechsendorfer Weiher.

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

Anlagen: Antrag 203/2020 der ÖDP-Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 15

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**04.10.2020**
Antragsnr.:	**203/2020**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI/61**
mit Referat:	**VI/66, VI/24**

ÖDP Stadtratsgruppe, Rathausplatz 1, 91056 Erlangen

An
Oberbürgermeister Dr. F. Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Erlangen, den 04.10.2020

ÖDP-Antrag: Entwicklungen am Dechsendorfer Weiher

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Janik,

der Dechsendorfer Weiher war in diesem Jahr aus mehreren Gründen sowohl von Erlangern, wie auch von auswärtigen Gästen hochfrequentiert.

Es gibt für das Umfeld des Dechsendofer Weihers verschiedene Planungsansätze, welche in den kommenden Jahren im Rahmen eines Gesamtkonzeptes umgesetzt werden sollen.

Bei der Umsetzung sind folgende Punkte auf die Realisierbarkeit zu prüfen und die Ergebnisse dem Stadtrat in den Fachausschüssen zu berichten:

- In wie weit wäre eine Bewirtschaftung des neu zu erstellenden Parkplatzes an der Haltestelle Dechsendorfer Weiher in den wärmeren Monaten möglich?
- Welche Personalkapazitäten müsste die Stadt bzw. der kommunale Zweckverband zur Kontrolle des Parkplatzes, der Parkverbotsbereiche in Weihernähe UND der umgebenden Anliegerstraßen vorhalten?

- Welche verbesserte Bustaktung ist für die wärmeren Monate für die Haltestelle Dechsendorfer Weiher möglich?

Folgende Punkte sollten zeitnah umgesetzt werden:

- Eine Beschilderung auf der südwestlichen Weiherseite für die Parkplätze auf der nordöstlichen Seite mit dem Ziel der gleichmäßigen Verteilung der Kraftfahrzeuge bei hoher Frequentierung
- Eine Verbesserung des Belages der weiherumlaufenden Wege im Sinne einer besseren Nutzbarkeit für Rollstuhl- und Rollatorfahrer ist durchzuführen

ödp

Ökologisch-Demokratische Partei
ÖDP-Fraktion

Adresse:
Rathausplatz 1
Zimmer 128
91052 Erlangen

Fon&Fax: 09131/ 86-2493
e-mail: oedp@erlangen.de

Stadträtin **Barbara Grille**
Stadtrat **Frank Höppel**
Stadtrat **Joachim Jarosch**

Geschäftsführung:
Renate Lohmann

ww.oedp-erlangen.de

"Die Welt hat genug für jedermanns Bedürfnisse, aber nicht für jedermanns Gier."

Mahatma Gandhi



- Überdachte Fahrradabstellplätze auf der nordöstlichen Weiherseite sollten realisiert werden

- Zeitnahe Sanierung der sanitären Anlagen, der Umkleiden und des Kiosks auf der südwestlichen Seite

Des Weiteren **beantragen wir für das Jahr 2021** (in Abhängigkeit der coronabedingten Möglichkeit) die Durchführung **eine Bürgerversammlung in Dechsendorf** mit dem Schwerpunktthema "**Entwicklung des Weiherbereichs in den kommenden Jahren**".
Hier sollen die Planungen vorgestellt und in einen aktiven Bürgerdialog eingetreten werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Frank Höppel gez. Barbara Grille gez. Joachim Jarosch

ehrenamtliche Stadtratsmitglieder

Ö 16

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61/614	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**614/064/2023**

Bericht zu Tempo 30 St2259 in Röttenbach und Hemhofen; Antrag 307/2022 der CSU-Fraktion

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 307/2022 der CSU-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zunächst ist festzuhalten, dass sich an der Rechtslage keine Änderung ergeben hat. Streckenverbote (Z 274, z. B. 30 Km/h, nicht Zonenbeschilderung) können nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund einer besonderen Gefahrenlage zwingend notwendig ist (§ 45 Abs. 9 StVO). Ausnahmetatbestände gibt es z. B. vor Schulen und ähnlichen Einrichtungen.
Ein weiterer Grund für eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist der Schutz vor Lärm.
Als straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kämen nächtliche Schwerlastverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, ggf. eingeschränkt auf verschiedene Verkehrsarten, 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 für die Röttenbacher Straße wird voraussichtlich im Laufe des ersten Halbjahres 2023 stattfinden, die dazugehörigen Berechnungen werden danach stattfinden. Die Straßenverkehrsbehörde wird nach Abschluss des Verfahrens über das Ergebnis informieren.

Nach Kenntnis der Verwaltung (siehe auch Zeitungsartikel) wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund von Lärm angeordnet. In der Stadt Erlangen stehen derzeit mehrere Straßen zur Überprüfung wegen Lärm an (Karl-Zucker-Straße, Möhrendorfer Straße und andere).

In der Anlage „Anträge Tempo 30“ sind Straßen aufgeführt, bei denen in der Vergangenheit Anträge auf Tempo 30 eingegangen sind. Die Angaben sind unabhängig von der Frage, ob ein Streckenverbot oder eine Zonenbeschilderung gewünscht wurde. Den Anträgen wurde teils entsprochen, meist mangels Voraussetzungen abgelehnt. Unfallhäufungsstellen bzw. Gefahrstellen aufgrund der Fahrgeschwindigkeit gibt es in Erlangen derzeit nicht.

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

Anlagen: Anlage 1: Antrag Nr. 307 der CSU Fraktion
Anlage 2: Antrag Nr. 307 der CSU Fraktion (Anhang)
Anlage 3: Anträge Tempo 30

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 16

CSU STADTRATS FRAKTION ERLANGEN

Rathaus, Rathausplatz 1, Zimmer 1.04
91052 Erlangen
Tel. (09131) 86-24 05
eMail: csu@erlangen.de
www.csu-stadtrat-erlangen.de

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**24.11.2022**
Antragsnr.:	**307/2022**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI/61**
mit Referat:	

24. November 2022/AB

Antrag
hier: Bericht zu Tempo 30 St2259 in Röttenbach und Hemhofen

Anlage: Zeitungsartikel Fränkischer Tag FT vom 26.10.2022: Tempo 30 Röttenbach und Hemhofen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Jahren gibt es Klagen der Anwohner über große Lärmbelästigungen auf der Röttenbacher Straße (St2259 Röttenbach – Hemhofen – Zeckern) in Dechsendorf.

Die Möglichkeit von Tempo 30 auf dieser Straße innerhalb von Dechsendorf hat die Straßenverkehrsbehörde wiederholt mit Hinweis auf die einschlägigen Vorschriften verneint und entsprechende Anträge auch aus dem Ortsbeirat abgelehnt.

Jetzt ist aber genau auf dieser Straße St2259 in Röttenbach und Hemhofen Tempo 30 angeordnet worden und die entsprechenden Schilder sind bereits aufgestellt (in der Anlage: Zeitungsartikel Fränkischer Tag FT vom 26.10.2022).
In Röttenbach gilt die Beschränkung sogar auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt von der Einmündung Mühlbergstraße bis kurz vor dem Ortsausgang in Richtung Hemhofen.
In Hemhofen ist Tempo 30 von der Einmündung der Baiersdorfer Straße bis zum TSV an der Einmündung Jahnstraße ausgeschildert.

Wir bitten die Stadtverwaltung um einen Bericht, was sich an der Rechtslage geändert hat und ob jetzt auch in Dechsendorf auf der Röttenbacher Straße (St2259) Tempo 30 angeordnet werden kann.
Außerdem beantragen wir zu berichten, wo in den letzten 10 Jahren im Erlanger Stadtgebiet Tempo 30 gewünscht wurde und nicht angeordnet werden konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Lehrmann
Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Hier heißt es bald: Runter vom Gas

VERKEHR Die Entscheidung für Tempo 30 ist gefallen: Die Ortsdurchfahrten von Röttenbach und Hemhofen werden verkehrsberuhigt. Auch die Engstelle am Bierkeller in Aisch soll sicherer werden. Andernorts wird bald mehr geblitzt.

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
CHRISTIAN BAURIEDEL

Röttenbach/Hemhofen/Aisch – Tempo 30 – das gilt bald auf den Ortsdurchfahrten von Röttenbach und Hemhofen. Die Verkehrszeichen werden Anfang November von der Straßenmeisterei des Staatlichen Bauamtes angebracht. Das teilt das Landratsamt mit.

In Röttenbach gelte die Beschränkung auf dem größten Teil der Ortsdurchfahrt (von der Einmündung Mühlbergstraße bis kurz vor dem Ortsausgang in Richtung Hemhofen), in Hemhofen im Ortskern (nach der Einmündung Baiersdorfer Straße bis zum TSV an der Einmündung Jahnstraße).

„Mehr Schutz vor Lärm und Abgasen" sei das Ziel, so das Landratsamt. Dies sei „zwingend geboten". Es bestehe „eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen erheblich übersteigt." Laut einer Lärmberechnung des Staatlichen Bauamts Nürnberg sei auf der Staatstraße durch Röttenbach und Hemhofen „in weiten Teilen die zulässige Lärmbelastung deutlich überschritten".



Zwischen Bierkeller und Brauerei Rittmayer in Aisch gelten bald 30 statt 50 Stundenkilometer. Fotos: Christian Bauriedel

Nur eine Minute längere Fahrtzeit

Anwohner an den beiden viel befahrenen Hauptstraßen ächzen seit Jahren. Auch die Gemeinde hat auf eine Lösung gedrängt. Eine „deutliche Entspannung durch Tempo 30" erhofft sich Röttenbachs Bürgermeister Ludwig Wahl (FW). „Mir ist klar, dass sich manche beklagen werden, dass sie langsamer fahren müssen, aber es trägt zur Verkehrssicherheit und der Reduzierung von Lärm bei." Wahl weist darauf hin, dass die Fahrt durch Röttenbach mit 30 Stundenkilometern nur etwa eine Minute länger dauere als mit den bisherigen 50. Zudem komme man im starken Berufsverkehr auch jetzt schon nur langsam voran.

Christian Bernert, Anwohner der Röttenbacher Hauptstraße sagt, Tempo 30 sei für ihn eine „Teillösung". Sein Ziel sei ein Nachtfahrverbot für den Schwerlastverkehr. Hierfür hatte er eine Petition im Internet gestartet, für die sich 276 Unterstützer fanden. Wenn zu schnell gefahren werde, „dann wackelt bei uns das ganze Haus", sagt Bernert. Aber er wolle der neuen Regelung eine Chance geben: „Jetzt müssen wir abwarten, was Tempo 30 bringt."

Blitzer werden vorher angekündigt

Bürgermeister Wahl kündigt an, dass künftig mehr Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden sollen. „Aber nicht um Kasse zu machen, sondern um die Verkehrssicherheit zu erhöhen", so Wahl. Um dies zu untermauern, würden die Standorte der Blitzer künftig im Amtsblatt vorher bekanntgegeben. „Ich bin damit zufrieden, dass wir Tempo 30 bekommen", sagt Hemhofens Bürgermeister Ludwig Nagel (CSU). Es diene der Sicherheit auf der vom Zustand her sehr schlechten Straße und sei daher „der richtige Schritt", auch wenn nicht alle Autofahrer glücklich damit sein werden, schätzt Nagel.

Straße wird erst einmal nicht saniert

Wie das Landratsamt mitteilt, sehe das Staatliche Bauamt die Fahrbahn in Röttenbach und Hemhofen „in befriedigendem Zustand". Es bedürfe „erst mittelfristig einer Erneuerung". Eine Verbesserung des Straßenzustandes sei „in absehbarer Zeit nicht zu erwarten".

Aisch: Langsamer am Bierkeller vorbei

Wie der FT erfuhr, wird auch auf einer seit langem diskutierten Strecke in einem anderen Ort Tempo 30 kommen: auf einem Stück der Hauptstraße in Aisch, nämlich an der Engstelle zwischen der Brauerei Rittmayer und dem dazugehörigen Bierkeller gegenüber. „Uns liegt der Bescheid vom Landratsamt vor", sagt Adelsdorfs Bürgermeister Karsten Fischkal (FW) auf FT-Anfrage.

Tempo 30 solle auf der Aischer Hauptstraße bald von der Aischbrücke, an der Brauerei vorbei bis zum Pfarrweg gelten. Endlich sei es so weit, sagt Fischkal. „Es ist wirklich Zeit geworden. Wir freuen uns, dass der Landrat sich dafür eingesetzt hat." Erleichterung bei Brauereichef Thomas Rittmayer: „50 ist einfach zu schnell." Schon sein Vater Alois habe für eine Temporeduzierung gekämpft. Er könne gar nicht zählen, wie oft an einem gut besuchten Sommertag die Bedienungen Bier und Speisen über die Straße tragen, sagt Rittmayer. Auch für die Gäste sei es immer eine heikle Sache. Denn vom Bierkeller sind es nur zwei Schritte, dann steht man schon auf der Straße, wo vor allem von oben die Autos schnell angefahren kommen.



Die Ortsdurchfahrt in Röttenbach (Bild) sowie die in Hemhofen bekommen Tempo 30.

Fischkal sagt, er werde bald ein Versprechen einlösen: „Ich hab' immer gesagt: Wenn da Tempo 30 kommt, geb' ich ein 30er-Fass Bier aus." Vielleicht kann er es bald mit dem Landrat anstechen, wenn die Schilder aufgestellt werden. Es gebe allerdings noch weiteren Klärungsbedarf, so Fischkal. Tempo 30 in Aisch gehe auf einen Antrag der FW im Landkreis zurück. Eine weitere Forderung für Geschwindigkeitsbegrenzungen sei noch offen (Eckental/Forth).

Kellerberg Höchstadt: Weiterhin 50 km/h

Enttäuscht zeigt sich Fischkal, dass die Anträge auf Tempo 30 am Höchstadter Kellerberg, Höhe Kerschensteinerstraße, in Heßdorf an der Bushaltestelle Membacher Straße sowie rund um die Grundschule in Marloffstein offenbar vom Landratsamt abgelehnt wurden. Fischkal: „Hier wollen wir noch einmal nachhaken."

Ö 16

Anträge Tempo 30

In der Vergangenheit wurden für folgende Straßen Tempo 30 (sowohl Streckenverbot als auch Zone 30) gewünscht:

Äußere Tennenloher Straße
Bauhofstraße
Bayreuther Straße
Beethovenstraße
Bunsenstraße
Drausnickstraße
Eltersdorfer Straße
Felix-Klein-Straße
Fürther Straße
Hofmannstraße
Holzweg
Hemhofener Straße
Henry-Dunant-Straße
Kurt-Schumacher-Straße
Langfeldstraße
Lange Zeile
Möhrendorfer Straße
Mozartstraße
Naturbadstraße
Nürnberger Straße nördlich Werner-von-Siemens-Straße
Röttenbacher Straße
Schenkstraße
Schuhstraße
Sedanstraße
Sieboldstraße
Spardorfer Straße
Straßberg
Tennenloher Straße
Teplitzer Straße
Zeppelinstraße

Ö 17

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VII/31	Amt für Umweltschutz und Energiefragen	**31/186/2023**

Antrag der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn zum Thema Fluglärm

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Stadt Erlangen setzt sich weiterhin dafür ein, dass der Fluglärm in der Nacht, durch Flugbewegungen, die im Zusammenhang mit dem Flughafen Nürnberg stehen, soweit wie möglich reduziert wird.
Der Fluglärmbeauftragte des Luftamtes Nordbayern wird in der nächsten Sitzung des UVPA die Hintergründe und Lärmeffekte der verschiedenen Abflugverfahren (u.a. auch RODIS-1K) erläutern.
In dieser Sitzung kann auch der Vorschlag zur Zurückverlegung der Abflugroute auf die „RODIS-1K“-Route thematisiert werden.
Der Antrag zu Nr. 8 aus dem Protokoll der Bürgerversammlung (s. Anlage) für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn ist damit behandelt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ziel ist es die Bevölkerung der Stadt Erlangen vor schädlichen Lärmbelästigungen durch den Flugverkehr des Albrecht-Dürer-Flughafens zu schützen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Am 06.12.2022 wurde im Stadtrat bereits gemäß dem Antrag Nr. 301/2022 der SPD-Fraktion beschlossen, den Fluglärmbeauftragte des Luftamtes Nordbayern, Herr Reiner Lux, zum nächstmöglichen Termin in den UVPA eingeladen.
Durch Beratung mit dem Fluglärmbeauftragten und Vorstellen der aktuellen Belastung der Bevölkerung soll eine Verbesserung der Fluglärmsituation für die betroffenen Stadtteile erreicht werden.
Gleichzeitig mit dem Fluglärmbeauftragten wurde auch der Geschäftsführer der Flughafen Nürnberg GmbH Herr Dr. Hupe eingeladen.
Beide haben ihr Kommen für die Sitzung am 16.05.2023 ab 17.00 Uhr zugesagt.

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

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 17

OBM/13-2/ER-DENNERLEIND T. 2336 Erlangen, 18. November 2022

Bürgerversammlung am 19. Oktober 2022 für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn
Festlegung der Zuständigkeiten

I.

Protokoll

1. Bäume und Landschaftsschutz Holzweiher

Es wird vorgetragen, dass sämtliche Baumkronen am Holzweiher halbseitig gekappt wurden. Zudem wurden bei Umbaumaßnahmen zur Aufschüttung Bauschutt verwendet.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Die Stadt Erlangen ist nicht für den Weiher zuständig. Das Umweltamt wird sich die Sachlage vor Ort ansehen.

2. Kostenübernahme Datierung alter Turm Kirche Kriegenbrunn

Es wird vorgetragen, das Alter der Kirche bestimmen zu lassen. Dies kostet 4.500€. Es wird versucht, die dafür entstehenden Mittel zu beschaffen.

Referat für Planen und Bauen, Herr Weber:
Die Kirche muss die Kosten für die Datierung selbst tragen.

3. Unterführung Kriegenbrunn / Frauenaurach

Bei der verengten Unterführung entstehen häufig Staus. Es wird sich nach den Planungen der Unterführung erkundigt. Des Weiteren wird angeregt, die fehlenden Poller zu ersetzen.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Die Autobahnunterführung „Hüttendorfer Straße“ wird im Zuge des Autobahnausbaus wieder zweispurig hergestellt (Fuß- und Radweg inbegriffen). Bezüglich der fehlenden Poller wird eine Überprüfung zugesichert.

4. Altes Gemeindehaus Kriegenbrunn

Es wird angefragt, wer für die Pflege (Heckenschnitt, Baumschnitt, Unkrautentfernung usw.) des alten Gemeindehauses zuständig ist.

Referent für Planen und Bauen, Herr Weber:
Die Pflege- und der Rückschnitt der Außenanlage des Gemeindehauses wird am 25.10.2022 durch eine externe Firma durchgeführt. Zukünftig wird die Außenanlage und das Gebäude von Hausverwalter*innen des Gebäudemanagements gepflegt.

5. Leerstand und Schaffung von Wohnraum

In Kriegenbrunn stehen kaum Mietwohnungen zur Verfügung. Allerdings existieren viele leerstehende Wohnungen und Häuser. Beobachtet die Stadt Erlangen mögliche zweckentfremdete Wohnräume? Des Weiteren wird sich bezüglich einer möglichen Tauschbörse von Wohnraum (z. B. Haus gegen Wohnung) erkundigt.

Referent für Planen und Bauen, Herr Weber:
Die Stadt Erlangen vollzieht die Zweckentfremdungssatzung. Es wird jeder Hinweis gegen mögliche Verstöße nachgegangen. Tauschbörsen von Wohnraum müssen privat organisiert werden.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Alle Grundstückseigentümer*innen werden regelmäßig aufgefordert ihre Grundstücke auf den Markt zu bringen.

6. Schnelles Internet

Es wird vorgetragen, dass in Kriegenbrunn kein schnelles Internet verfügbar ist.

Bürgermeister, Herr Volleth:
In Kriegenbrunn sind ca. 50 Mbit/s an Übertragungsraten möglich. Ein Ausbau des Internetnetzes in Kriegenbrunn ist nicht geplant.

7. Hundeverein – Hundetreff Erlangen

Der Hundetreff sucht nach einer neuen Fläche. Der aktuelle Platz in Schallershof wird nächstes Jahr im August nicht mehr zur Verfügung stehen, da der Pachtvertrag ausläuft.

Referent für Planen und Bauen, Herr Weber:
Die Stadt Erlangen bemüht sich den Hundeverein bei der Suche nach einer passenden Fläche zu unterstützen.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Es wird darauf hingewiesen, dass es sich um eine private Angelegenheit handelt.

8. Fluglärm

Es wird sich über die Entwicklung bzw. Zunahme des Fluglärmes beschwert. Der Nürnberger Flughafen hat kein Nachtflugverbot, weshalb immer mehr Lärmbelästigung entsteht. Es wird darum gebeten, dass die Stadt Erlangen sich dafür einsetzt, um gegen den Fluglärm vorzugehen.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Beschwerden über Fluglärm sind keine Einzelfälle. Die Stadt Erlangen steht im ständigen Kontakt mit der Fluglärmkommission.

ANTRAG
Die Stadt Erlangen setzt sich dafür ein, dass der Fluglärm in der Nacht im Erlanger Westen reduziert wird. Die Start- und Landevorgänge sollen wieder auf die alte „RODIS-1K“-Route zurückverlegt werden.
Der Antrag wurde zur Abstimmung gestellt und mehrheitlich beschlossen.

9. Türen im neuen Gemeindehaus

Im unteren Stockwerk des Aufenthaltsraumes ist eine Fluchttür, die nach innen aufgeht. In der Toilette gibt es zwei Türen. Die erste Tür geht nach innen auf, die zweite Tür geht nach außen auf. Es wird nach den Hintergründen der Planung gefragt.

Referent für Planen und Bauen, Herr Weber:
Die Bauweise hat planungstechnische Hintergründe. Es wird angeboten, die Örtlichkeiten direkt im Anschluss an die Versammlung zu begehen und über einzelne Details der Planung zu informieren.

10. Kreuzung Pappenheimer Straße / Hüttendorfer Straße

Bei der Kreuzung Pappenheimer Straße / Hüttendorfer Straße gibt es einen Graben für Niederschlagswasser, allerdings wird das Wasser dort nicht hineingeführt. Im Winter gefriert das Wasser zu Glatteis. Warum wird das Wasser nicht entsprechend abgeleitet?

Referat Planen und Bauen, Herr Weber:
Es wird eine Überprüfung und Antwort zugesichert.

11. Beleuchtung Außenbereich neues Gemeindehaus

Im Außenbereich gibt es eine unzureichende beleuchtete Stelle. Dies ist vor allem bei Dunkelheit sehr gefährlich.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Es wird eine Überprüfung zugesichert.

12. Unterführung zwischen Kriegenbrunn / Frauenaurach

Bei der Unterführung gibt es derzeit sehr schlechte Straßenverhältnisse.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Es wird auf das bereits besprochene Anliegen (TOP 3) hingewiesen. Die Unterführung wird im Zuge des Autobahnausbau neugebaut. Zudem findet in zwei Wochen eine Informationsveranstaltung unter anderem zu diesem Thema statt.

13. Kreuzung Pappenheimer Straße / Hüttendorfer Straße

Es gibt Berührungssensoren an der Ampel. Die Autofahrer*innen stehen lange an der roten Ampel, da sie nicht bis zur Haltlinie fahren. Es wird um eine Beschilderung gebeten.

Bürgermeister, Herr Volleth:
Diesbezüglich besteht eine Regelung in der Straßenverkehrs-Ordnung. Bei solchen Ampeln muss bis zur Haltelinie gefahren werden.

14. Sperrungen von Straßen / Unterführungen

Wo sind veröffentlichte Informationen zu aktuellen Sperrungen zu finden?

Bürgermeister, Herr Volleth:
Informationen erhält man auf den Informationsveranstaltungen zu den Bauvorhaben. Straßensperrungen der Stadt Erlangen sind auf der Homepage der Stadt Erlangen „Aktuelle Baustellen“ zu finden.

II. BM z.K.

III. Alle Referate z.K. und die beteiligten Referate / Ämter / Bereiche werden gebeten, die Anliegen zu bearbeiten – sofern ein Beschluss in der Bürgerversammlung gefasst wurde – als TOP im zuständigen Ausschuss bzw. dem Stadtrat gem. GO zu behandeln, und Amt 13-2 über das Ergebnis zu informieren.

IV. Kopie <ESTW> z.K.

V. Kopie <Amt 13-2> z.V. und WV

i.A.

gez.
Denise Dennerlein
Protokollführerin

Ö 18

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VII/31/WKB	Amt für Umweltschutz und Energiefragen	**31/184/2023**

Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude - Bereich Städtische Gebäude

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	18.04.2023	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.04.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 24

I. Antrag

Die Verwaltung der Stadt Erlangen wird bei allen zukünftigen eigenen Bauprojekten zur Einhaltung des „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude“ beauftragt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach der Ausrufung des Klimanotstands im Mai 2019 wurde im November 2020 beschlossen, dass die Stadt Erlangen ihren Gestaltungsspielraum konsequent nutzt, um die erforderlichen Institutionen, Infrastrukturen und Maßnahmen zur Einhaltung des 1,5°C-Klimaziels auf städtischer Ebene zu schaffen. Maßnahmen zur Erreichung des Ziels wurden durch den Beschluss zur Umsetzung des Fahrplan Klima-Aufbruch im Oktober 2022 beschlossen (31/163/2022). Ein Teil der beschlossenen Maßnahmen wird durch den „Leitfaden nachhaltiges Bauen“ konkretisiert.

Der Leitfaden beinhaltet Anforderungen an die nachhaltige Gestaltung von Gebäuden. Dies betrifft sowohl die Sanierung, als auch die Errichtung von Gebäuden. Der „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude“ beinhaltet unterschiedliche Vorgaben für städtische Bauvorhaben der Stadt Erlangen.

a) Durch die Bündelung sämtlicher Vorgaben und Anforderungen an das nachhaltige Bauen in einem zentralen Dokument, wird die ämterübergreifende Bearbeitung vereinfacht.
b) Durch die neuen Anforderungen wird die Nachhaltigkeit bei Neubau- und Sanierungsprojekten unter städtischer Beteiligung verbessert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude soll bei Baumaßnahmen städtischer Gebäude verbindlich angewendet werden.

Der Leitfaden bündelt folgende bereits bestehende Anforderungen
- die Solare Baupflicht (611/108/2022)
- technische Anforderungen zum Wärmeschutz von Gebäuden (U-Werte)
- den Grundsatz Entwicklung vor Sanierung vor Neubau
- Anforderungen zur Biodiversität (Bisher entsprechend der gesetzlichen Grundlagen, im Leitfaden durch Animal Aided Design darüberhinausgehend)
- Anforderungen zum Umgang mit Niederschlagswasser (31/155/2022)
- Bilanzierungsmodell zur Ermittlung der CO2-Emissionen von Gebäuden über ihren gesamten Lebenszyklus (24/018/2021) (Anpassungen wurden bezüglich der Bewertung von Grauer Energie und der Möglichkeit zur Kompensation von CO2-Emissionen durchgeführt)

Folgende neuen Anforderungen wurden im Rahmen der Erstellung des Leitfadens hinzugefügt:
- Neubaustandard Effizienzhaus 40 / Effizienzgebäude 40
- Effizienzhaus 55 bei Generalsanierungen
- Anforderung an Lüftungsanlagen für Räume mit hoher Personenbelegung über längere Zeiträume
- Anforderungen an die Nachhaltigkeit von Baustoffen
- Selbstverpflichtung zur Nachrüstung von PV-Anlagen auf städtischen Gebäuden

3. Prozesse und Strukturen
(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Leitfaden „Nachhaltiges Bauen“ ist bei allen Bauvorhaben städtischer Gebäude anzuwenden, die unter das Gebäudeenergiegesetzt (GEG) fallen. Die im Leitfaden beschriebenen Anforderungen sind als grundsätzliche Leitlinien zu verstehen. Aus verschiedenen Gründen können Abweichungen zu diesem Leitfaden notwendig sein. Abweichungen und die Gründe dafür sind im Rahmen der jeweils zuständigen städtischen Gremien darzulegen.

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

Anlagen: Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

Ö 18

Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude

für den Bereich

Städtische Gebäude

Inhalt

1 Gültigkeit dieses Leitfadens 3

2 Übersicht und Grundsätzliches 3

2.1 Übersicht der zutreffenden Anforderungen 3

2.2 Grundsätzliches 4

3 Anforderungen an neu zu errichtende Gebäude 5

3.1 Gebäudehülle 5

3.2 CO_2-Emissionen 5

3.3 Nachhaltige Baustoffe und Konstruktionen 7

3.4 Einsatz von Lüftungsanlagen 7

3.5 Solare Baupflicht und Gründächer 8

3.6 Nachhaltigkeitszertifizierung 9

4 Sanierung von Gebäuden 10

4.1 Gebäudehülle 10

4.2 CO2-Emissionen 11

4.3 Nachhaltige Baustoffe und Konstruktionen 11

4.4 Einsatz von Solarenergie (Solare Baupflicht) 12

4.5 Einsatz von Lüftungsanlagen 13

5 Biodiversität im sowie am Gebäude (Neubau und Sanierung) 14

6 Umgang mit Niederschlagswasser 16

6.1 Versickerung von Niederschlagswasser 16

6.3 Starkregenvorsorge am Gebäude/Überflutungsnachweis 16

6.4 Rückhaltung von Niederschlagswasser/Gründächer 17

6.5 Nutzung von Niederschlagswasser 17

1 Gültigkeit dieses Leitfadens

Die in diesem Dokument beschriebenen Anforderungen sind als grundsätzliche Leitlinien zu verstehen. Aus verschiedenen Gründen können Abweichungen zu diesem Leitfaden notwendig sein. Abweichungen und die Gründe dafür sind im Rahmen der jeweils zuständigen städtischen Gremien darzulegen.

2 Übersicht und Grundsätzliches

2.1 Übersicht der zutreffenden Anforderungen

	Neubau	**Bestand - Generalsanierung**	**Bestand - Einzelmaßnahme**
Gebäudehülle	EH/EG 40	EG55	U-Werte
CO2-Emissionen im Lebenszyklus	Ja	nein	Nein
Nachhaltige Baustoffe	Ja	Ja	Ja
Lüftungsanlagen	Ja	Ja	Ja
Solare Baupflicht	Ja	Ja	Ja
Nachhaltigkeits-zertifikat	Freiwillig	Nein	Nein
Biodiversität	Ja	Ja	Ja
Niederschlags-wasser	Ja	Ja	Ja

2.2 Grundsätzliches

Entwicklung vor Sanierung vor Neubau

Es gilt das Primat des Bestandsschutzes, der Bestandssanierung und der Bestandsentwicklung. Demnach ist zu beachten: Bestandserweiterungen sollen nur stattfinden, wenn alle Potentiale der Bestandsentwicklung ausgeschöpft sind. Neubauten wiederum sollen nur stattfinden, wenn alle Potentiale der Bestandserweiterung herangezogen worden sind.

Technische Gebäudeausrüstung

„Lowtech"-Lösungen sind mindestens in gleichem Umfang wie „Hightech"-Lösungen in den Planungen zu ermöglichen. Es sind regenerative Energiequellen zu nutzen. Geologische Verhältnisse und die Umgebung sind zu berücksichtigen.

Weiterentwicklung des Leitfadens

Der vorliegende Leitfaden, stellt die Anforderungen an das nachhaltige Bauen zum Stand Februar 2023 dar. Bei Änderungen in der Förderlandschaft, in der Gesetzgebung oder des Stands der Technik ist zu prüfen ob der Leitfaden weiterentwickelt bzw. angepasst werden muss.

3 Anforderungen an neu zu errichtende Gebäude

3.1 Gebäudehülle

Ziel Gebäude sollen so errichtet werden, dass sie möglichst wenig Energie über ihre Hülle (Fenster, Fassade, Bodenplatte etc.) verlieren. Folgender Mindeststandard gilt dabei.
Der mittlerer U-Wert der Gebäudehülle entspricht höchstens dem Wert eines Effizienzhaus / Effizienzgebäude 40 nach Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) zum Stand Februar 2023.

Ergänzungen

Max. mittlere U-Werte einzelner Bauteile nach BEG EG 40

	normal beheizte Zonen (T >= 19 °C)	**niedrig beheizte Zonen (T< 19 °C)**
Effizienzgebäude	EG 40 [W/(m²K]	EG 40
U_{opak}	0,18	0,24
$U_{transparent}$	1,0	1,3
U_{Licht}	1,6	2,0

3.2 CO_2-Emissionen

Ziel Die CO_2-Bilanz von Gebäuden soll über den gesamten Lebenszyklus bewertet werden.
Der Primärenergiebedarf entspricht höchstens dem Wert eines EH/EG 40 nach Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG). + Neue Gebäude sollen in ihrem Lebenszyklus möglichst wenig CO2-Emissionen verursachen oder sogar CO2-positiv wirken[1].

Ergänzungen

Für Gebäudetemperierung gilt: Grundsätzlich ist eine Wärmeerzeugung mit rein regenerativer Technik vorzusehen. (Kälteerzeugung gilt analog)

Der Einsatz der Fernwärme (ggfls. Nahwärme) in der seitens ESTW oder anderen bereitgestellten Art ist sowohl zur Spitzenlastabdeckung, als auch zur Vollabdeckung zulässig.

[1] In Anlehnung an Beschluss 24/018/2021

Ergänzung CO_2-Bilanz

Das folgende Bilanzierungsmodell ist an den Beschluss 24/018/2021 angelehnt.

Planungsvorgabe ist es, eine rechnerische Differenz aus CO_2-Emission und potentieller Vermeidung zu ermitteln und diese zu minimieren. Dies gelingt nur, wenn Verbräuche reduziert werden und gleichzeitig erneuerbare Energiequellen zum Einsatz kommen. Das bedeutet nicht, dass das Gebäude unabhängig von externer Energieversorgung betrieben wird, sondern dass die über das Jahr verbrauchte Energiemenge bzw. dessen CO_2-Äquivalent entweder vor Ort erzeugt (z.B. über PV) bzw. anderweitig ausgeglichen wird.

Die Erstellung der Bilanz hat in der Leistungsphase zwei zu erfolgen, da in späteren Leistungsphasen kann nur noch bedingt Einfluss auf die Baukonstruktion genommen werden.

Folgende Parameter gehen in diese Bilanzierung ein:

CO_2-Emission =

- Berücksichtigung aller Verbräuche der jeweils genutzten Energieträger zum Heizen/Kühlen und der Strombedarf,

- Verbräuche während der Betriebsphase des Gebäudes betrachtet für einen Zeitraum von 50 Jahren,

- Umrechnung in Menge CO_2 entsprechend des verwendeten Energieträgers,
  (Bei Strom der CO_2-Ausstoß analog des zum Planungszeitpunkt relevanten deutschen Strommix, bei Fernwärme und Gas der CO_2-Ausstoß der zur Erzeugung der Wärme tatsächlich entstanden ist – soweit bekannt.)

- Rechnerische Berücksichtigung der Emissionen zum erstmaligen Erstellen (CO_2 aus „grauer Energie“) des Gebäudes nach Konstruktionsart auf die Emissionen während der 50-jährigen Betriebszeit.

    - Holzbauweise: 135 kg CO2/m²NRF
    - Skelettbauweise: 486 kg CO2/m²NRF
    - Massivbauweise: 429 kg CO2/m²NRF

CO_2-Vermeidung =

- Es darf die Menge CO_2, die bei der Erzeugung durch erneuerbare Energien (PV, Windkraft o.Ä.) vermieden wird (Eigennutzung und Einspeisung ins öffentliche Netz) von den CO_2-Emissionen abgezogen werden. Hier ist adäquat der deutsche Strommix heranzuziehen. Die Nutzung von Umweltwärme (z.B. Geothermie) wird bei der Bilanz der CO_2-Emissionen durch die Jahresarbeitszahl der Wärmepumpe berücksichtigt. Dies gilt für Anlagen zur Erzeugung von erneuerbarer Energie, die auf dem Gebäude oder dem zugehörigen Grundstück installiert sind.

3.3 Nachhaltige Baustoffe und Konstruktionen

Ziel
Neben der bereits unter 3.2 betrachteten CO2-Bilanz von Gebäuden während ihres Lebenszyklus, sollen weitere Eigenschaften bei der Auswahl von Baustoffen und Konstruktionsarten beachtet werden.

Grundsätzlich sind Materialien mit einem möglichst geringen CO2-Fußabdruck einzusetzen.
Folgende weiteren Kriterien sollen dabei beachtet werden:

- Umweltverträgliche Herstellung in der gesamten Lieferkette
- Möglichst keine Schadstoffbelastung
- Möglichkeit für zukünftige Wiederverwendung, Upcycling oder Recycling
- Einsatz von wiederverwendeten, recycelten und / oder upgecycelten Baumaterialien
- Trennfähigkeit / Sortenreiner Abbruch

3.4 Einsatz von Lüftungsanlagen

Ziel
Primär dienen Lüftungsanlagen der Sicherstellung der Lufthygiene. In Räumen ohne Fenster ist eine Lüftungsanlage häufig verpflichtend einzusetzen. Lüftungsanlagen bieten insbesondere in Räumen mit hoher Personenbelegung wie zum Beispiel Besprechungsräumen, Schulen, Kitas eine gute Möglichkeit die Lufthygiene aufrecht zu erhalten. Selbst bei vorhandenen Fenstern ist es bei niedrigen Außentemperaturen häufig nicht möglich, Räume mit einer hohen Belegung ordentlich zu belüften, ohne Einbußen bei der Raumtemperatur zu erleiden.
Eine Lüftungsanlage kann zusätzlich auch den Energiebedarf von Gebäuden reduzieren. Durch Einsatz von Wärmerückgewinnungsanlagen (Wärmetauscher) werden Lüftungsverluste im Winter deutlich verringert.

Für Räume mit hoher Personenbelegung über längere Zeiträume, sind Lüftungsanlagen grundsätzlich vorzusehen.
In allen anderen Fällen ist zu prüfen, ob ihr Einsatz zu einem nachhaltigen Betrieb führen kann.

Ergänzungen

- Räume mit hoher Personenbelegung über längere Zeiträume sind z.B. Gruppenräume in KiTas, Besprechungsräume, Klassenzimmer.
- Eine Kombination aus reduzierter Grundlüftung durch eine Lüftungsanlagen und zusätzlicher Fensterlüftung kann Investitionskosten reduzieren.
- Ein begrenzter Betrieb der Lüftungsanlage auf die Heizperiode kann Betriebskosten sparen. Erfahrungsgemäß wird bei höheren Außentemperaturen häufiger gelüftet, was die Notwendigkeit des Betriebs der Lüftungsanlage reduziert. Auch fallen bei höheren Außentemperaturen keine Wärmeverluste an (sofern das Gebäude nicht gekühlt wird), was den Betrieb der Wärmerückgewinnungsanlage nicht notwendig macht.

3.5 Solare Baupflicht und Gründächer

Ziel
Gebäudeflächen und versiegelte Flächen sollen weitgehend zur nachhaltigen Energieerzeugung genutzt werden.
Dächer und Überdachungen können einen positiven Effekt auf die direkte Umgebung (Lebensraum für Tiere/Insekten und Kühlung der Umgebung im Sommer), die notwendige Infrastruktur zur Entwässerung (Reduktion und Verzögerung des abzuleitenden Niederschlags) haben und als Fläche zur Erzeugung nachhaltiger Energie dienen. Es sollen möglichst alle diese Vorteile genutzt werden.

Technische Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind flächendeckend auf den Dächern der Hauptgebäude, Garagen, Carports und Nebenanlagen zu installieren:

- Sie sind entweder in der Dachfläche zu integrieren oder parallel zur Dachfläche bis zu einer
- Neigung von 35 Grad in Bezug auf die Horizontale aufzuständern.
- Sie dürfen die Dachränder (First, Traufe, Ortgang) jeweils nicht überragen.
- Bei Aufständerung sind sie mindestens um das Maß ihrer Höhe einzurücken, im Einzelfall sind hiervon Ausnahmen möglich.

Technische Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie können in die Fassaden baulicher Anlagen integriert werden. Die Schrägmontage von Solaranlagen an Wänden ist ausnahmsweise zulässig.

Mit Umsetzung dieser Festsetzung bleiben in Vollzugspraxis Dachaufbauten oder -durchdringungen für erforderliche technische Anlagen wie Entlüftungen, Rückkühler, Abzüge, Fahrstuhlüberfahrten hiervon ebenso unbenommen zulässig wie Dachgärten, Terrassen oder Dachaustritte. [2]

+

Freiflächengestaltungssatzung

+

Folgende Ergänzungen

[2] Entsprechend 611/108/2022

Dachbegrünung

- Dachbegrünung ist, abweichend von der Freiflächengestaltungssatzung auch für Dächer mit weniger als 50 m² vorzusehen.
- Unabhängig von der Dachneigung ist die Umsetzbarkeit von Gründächern im Einzelfall zu prüfen (z.B. Satteldach).
- Dachbegrünungen sind soweit möglich als Retentionsdächer zur Abflussminderung und für ein besseres kleinräumiges Stadtklima umzusetzen.
  Grundsätzlich ist die Umsetzbarkeit der Dachbegrünung in folgender Priorität zu prüfen:
  1. Retentionsdach in Kombination mit Biodiversitätsgründach
  2. Intensive Dachbegrünung in Kombination mit Biodiversitätsgründach
  3. Extensive Dachbegrünung

Weiteres

Wird die solare Baupflicht durch die Installation einer Solarthermie-Anlage umgesetzt und das Wärmeträgermedium enthält außer Wasser weitere Bestandteile, ist auf eine sichere Ableitung des Wärmeträgermediums im Schadenfall zu achten. Eine Ableitung ist nur in den Schmutz- oder Mischwasserkanal erlaubt.

3.6 Nachhaltigkeitszertifizierung

Die Zertifizierung von städtischen Gebäuden ist an den Beschluss 24/018/2021 angelehnt. Auf eine verpflichtende Zertifizierung wird verzichtet.

Im Planungsprozess ist eine ganzheitliche Betrachtung und Bewertung von Nachhaltigkeitsaspekten über den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes im Blick zu halten. Primäres Ziel ist dabei nicht die Verbesserung von Einzelaspekten, sondern eine ganzheitliche Optimierung von Gebäuden und Außenanlagen unter Beachtung von ökologischer, ökonomischer, soziokultureller, funktionaler, technischer und prozessualer Qualität.

4 Sanierung von Gebäuden

4.1 Gebäudehülle

Ziel Gebäude sollen so saniert werden, dass sie möglichst wenig Energie über ihre Hülle (Fenster, Fassade, Bodenplatte etc.) verlieren. Folgender Mindeststandard gilt dabei.
Generalsanierung: EH/EG 55 + Max. U-Werte Einzelmaßnahmen: Max. U-Werte

Ergänzungen

Max. U-Werte bei Generalsanierung zu EG 55

	normal beheizte Zonen (T >= 19 °C)	**niedrig beheizte Zonen (T< 19 °C)**
Effizienzgebäude	EG 55 [W/(m²K]	EG 55
U_{opak}	0,22	0,28
$U_{transparent}$	1,2	1,5
U_{Licht}	2,0	2,5

Einzelanforderungen an Bauteile bei Teilsanierungen

Bauteil	**max. U-Wert in W/(m²K)**	**entspr. einer Dämmstärke von ca.**
Flachdach	0,13	26 cm WLG 035
Steildach	0,14	26 cm WLG 035
Außenwände gegen Außenluft	0,17	20 cm WLG 035
Außenwände gegen Erdreich	0,20	20 cm WLG 040
Bodenplatte	0,20	20 cm WLG 040
Fensterelemente	0,90	3-fach Verglasung
Türelemente	1,30	2-fach Verglasung

4.2 CO2-Emissionen

Ziel Der Energieverbrauch zur Klimatisierung von Gebäuden soll möglichst wenig CO2-Emissionen verursachen. Eingesetzte Materialien sollen einen möglichst geringen CO2-Fußabdruck besitzen.
Möglichst geringer CO2-Fußabdruck für neue Bauteile + Eine 100 %-ige Versorgung durch erneuerbare Energie ist anzustreben.

Ergänzungen

Für Gebäudetemperierung gilt: Grundsätzlich ist eine Wärmeerzeugung mit rein regenerativer Technik vorzusehen. (Kälteerzeugung gilt analog)

Ist dies im Bestand technisch- oder lagebedingt nicht vollumfänglich möglich, sind multivalente Heizlösungen unter Einbeziehung fossiler Energieträger zulässig. Hierzu kann auf ein System im Zielverhältnis 90% (Grundlast regenerativ z.B. über Wärmepumpe) – 10 % (Spitzenlast z.B. durch fossile Heizkessel) zurückgegriffen werden.

Der Einsatz der Fernwärme (ggfls. Nahwärme) in der seitens ESTW oder anderen bereitgestellten Art ist sowohl zur Spitzenlastabdeckung, als auch zur Vollabdeckung zulässig.

4.3 Nachhaltige Baustoffe und Konstruktionen

Ziel Neben dem bereits unter 4.2 erwähnten niedrigen CO2-Fußabdrucks sollen weitere Eigenschaften bei der Auswahl von Baustoffen und Konstruktionsarten beachtet werden.
Grundsätzlich sind Materialien mit einem möglichst geringen CO2-Fußabdruck einzusetzen. Folgende weiteren Kriterien sollen dabei beachtet werden: ▪ Umweltverträgliche Herstellung in der gesamten Lieferkette ▪ Möglichst keine Schadstoffbelastung ▪ Möglichkeit für zukünftige Wiederverwendung, Upcycling oder Recycling ▪ Einsatz von wiederverwendeten, recycelten und / oder upgecycelten Baumaterialien ▪ Trennfähigkeit / Sortenreiner Abbruch

4.4 Einsatz von Solarenergie (Solare Baupflicht)

Ziel
Gebäudeflächen und versiegelte Flächen sollen weitgehend zur nachhaltigen Energieerzeugung genutzt werden.

Technische Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind flächendeckend auf den Dächern der Hauptgebäude, Garagen, Carports und Nebenanlagen zu installieren:

- Sie sind entweder in der Dachfläche zu integrieren oder parallel zur Dachfläche bis zu einer
- Neigung von 35 Grad in Bezug auf die Horizontale aufzuständern.
- Sie dürfen die Dachränder (First, Traufe, Ortgang) jeweils nicht überragen.
- Bei Aufständerung sind sie mindestens um das Maß ihrer Höhe einzurücken, im Einzelfall
- sind hiervon Ausnahmen möglich.

Technische Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie können in die Fassaden baulicher Anlagen integriert werden. Die Schrägmontage von Solaranlagen an Wänden ist ausnahmsweise zulässig.

Mit Umsetzung dieser Festsetzung bleiben in Vollzugspraxis Dachaufbauten oder -durchdringungen für erforderliche technische Anlagen wie Entlüftungen, Rückkühler, Abzüge, Fahrstuhlüberfahrten hiervon ebenso unbenommen zulässig wie Dachgärten, Terrassen oder Dachaustritte. [3]

+

Freiflächengestaltungssatzung

+

Folgende Ergänzungen

Ergänzungen

Nachrüstung städtischer Gebäude

Bei der Priorisierung zur Nachrüstung von PV-Anlagen auf Bestandsdächern sind Sanierungszyklen zu berücksichtigen.

[3] Entsprechend 611/108/2022

Dachbegrünung

- Dachbegrünung ist, abweichend von der Freiflächengestaltungssatzung auch für Dächer mit weniger als 50 m² vorzusehen.
- Unabhängig von der Dachneigung ist die Umsetzbarkeit von Gründächern im Einzelfall zu prüfen (z.B. Satteldach).
- Dachbegrünungen sind soweit möglich als Retentionsdächer zur Abflussminderung und für ein besseres kleinräumiges Stadtklima umzusetzen.
  Grundsätzlich ist die Umsetzbarkeit der Dachbegrünung in folgender Priorität zu prüfen:
  4. Retentionsdach in Kombination mit Biodiversitätsgründach
  5. Intensive Dachbegrünung in Kombination mit Biodiversitätsgründach
  6. Extensive Dachbegrünung

Weiteres

Wird die solare Baupflicht durch die Installation einer Solarthermie-Anlage umgesetzt und das Wärmeträgermedium enthält außer Wasser weitere Bestandteile, ist auf eine sichere Ableitung des Wärmeträgermediums im Schadenfall zu achten. Eine Ableitung ist nur in den Schmutz- oder Mischwasserkanal erlaubt.

4.5 Einsatz von Lüftungsanlagen

Ziel
Primär dienen Lüftungsanlagen der Sicherstellung der Lufthygiene. In Räumen ohne Fenster ist eine Lüftungsanlage häufig verpflichtend einzusetzen. Lüftungsanlagen bieten insbesondere in Räumen mit hoher Personenbelegung wie zum Beispiel Besprechungsräumen, Schulen, Kitas eine gute Möglichkeit die Lufthygiene aufrecht zu erhalten. Selbst bei vorhandenen Fenstern ist es bei niedrigen Außentemperaturen häufig nicht möglich, Räume mit einer hohen Belegung ordentlich zu belüften, ohne Einbußen bei der Raumtemperatur zu erleiden.
Eine Lüftungsanlage kann zusätzlich auch den Energiebedarf von Gebäuden reduzieren. Durch Einsatz von Wärmerückgewinnungsanlagen (Wärmetauscher) werden Lüftungsverluste im Winter deutlich verringert.

Für Räume mit hoher Personenbelegung über längere Zeiträume, sind Lüftungsanlagen grundsätzlich vorzusehen.
In allen anderen Fällen ist zu prüfen, ob ihr Einsatz zu einem nachhaltigen Betrieb führen kann.

Ergänzungen

- Räume mit hoher Personenbelegung über längere Zeiträume sind z.B. Gruppenräume in KiTas, Besprechungsräume, Klassenzimmer.
- Eine Kombination aus reduzierter Grundlüftung durch eine Lüftungsanlagen und zusätzlicher Fensterlüftung kann Investitionskosten reduzieren.
- Ein begrenzter Betrieb der Lüftungsanlage auf die Heizperiode kann Betriebskosten sparen. Erfahrungsgemäß wird bei höheren Außentemperaturen häufiger gelüftet, was die Notwendigkeit des Betriebs der Lüftungsanlage reduziert. Auch fallen bei höheren Außentemperaturen keine Wärmeverluste an (sofern das Gebäude nicht gekühlt wird), was den Betrieb der Wärmerückgewinnungsanlage nicht notwendig macht.

5 Biodiversität im sowie am Gebäude (Neubau und Sanierung)

Ziel

Gebäude sind so zu errichten und zu sanieren, dass sie einen Beitrag zur heimischen Artenvielfalt leisten, über die Verpflichtungen des Artenschutzrechtes und der Freiflächengestaltungssatzung hinaus. Zu beachtende Faktoren sind: Quartiersstrukturen, Begrünung, Beleuchtung und Vogelschlag.

Die Kernidee von Animal-Aided Design (AAD) ist anzuwenden. Habitatansprüche von Wildtierarten werden über den gesamten Lebenszyklus in die Planung eingebettet. Das heißt, dass Vorkommen bzw. die Förderung von Flora und Fauna als Teil der Gestaltung des Gebäudes einschließlich des Freiraums ist integraler Bestandteil der Entwurfsplanung.

AAD kann auch kombiniert werden mit Anpassungen von Freiräumen an den Klimawandel.

Ergänzungen

- Maßnahmen gegen Vogelschlag: Im durchgrünten Siedlungsbereich sowie am Ortsrand, in der Nähe von naturnahen Flächen und bei einem Gehölzabstand von < 30 m ist auf große Glasflächen zu verzichten. Bei Lochfassaden mit Fensteröffnungen ab 3 qm oder bei Bandfassade mit Fensterhöhen von mind. 1,5 m, sowie Fassadenabschnitte mit einer zusammenhängenden Glasfläche ab 3 qm (ggf. einschließlich Unterteilungen) sind die Glasscheiben mit geeignetem Muster gegen Vogelschlag auszustatten. Auch geeignet ist farbiges oder strukturiertes Glas. Bei lückigen Vogelsilhouetten-Beklebungen handelt es sich um keine effektive Maßnahme gegen Vogelschlag. Transparente Eckbereiche, Wände, Verbindungsgänge, Treppenhäuser oder Balkonverglasungen und dergleichen sind nicht erlaubt oder müssen ebenfalls mit effektiven Markierungen gegen Vogelschlag versehen werden. Im Einzelfall kann es zu Ausnahmen kommen, wenn wegen dichter Bebauung und dergleichen keine Spiegelungen von Himmel oder umgebender Vegetation gegeben sind. Nur bei sicher auszuschließender Schlaggefährdung oder Unterschreitung der zuvor genannten Maße sowie bei entsprechenden Standorten, kann auf Maßnahmen gegen Vogelschlag verzichtet werden.
- Nistkästen: Je nach Gebäudestruktur, Ausrichtung, Höhe etc. sind geeignete Nistkästen und Quartiere an den Gebäude-Fassaden anzubringen oder in die Fassade zu integrieren. Dabei sind die spezifischen Anforderungen der jeweiligen Tierart an Größe, Form, Lage und Exposition der Quartiere zu berücksichtigen. Die Auswahl ist auf das lokale Artenspektrum abzustimmen.

  Die Verunreinigung der Fassade durch Kot und dergleichen stellt keine Begründung dar, bei ansonsten geeigneten Gebäudeeigenschaften eine Tierart auszuschließen. Beispielsweise ist der Einsatz von Kotbrettern eine geeignete Gegenmaßnahme. Vergrämungsmaßnahmen sind nur bei denkmalgeschützten Gebäuden zulässig, die Ausführung hat so zu erfolgen, dass diese keine Gefahr für jegliche Tierarten darstellen. Fassadenbegrünung und Nisthilfen schließen sich generell nicht gegenseitig aus. Es ist auf eine vernünftige Umsetzung und Pflege zu achten. Eine Beratung welche Nisthilfen für welche Arten an welchem Gebäude geeignet sind, kann durch die Gebäudebrüterberaterin der Stadt Erlangen erfolgen. Die

abschließende Prüfung der Planungsunterlagen findet durch das Amt für Umweltschutz und Energiefragen statt.

- Beleuchtungen: Am und im Gebäude sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Abstrahlung von Licht in den oberen Halbraum/ Himmel ist grundsätzlich zu vermeiden. Das gleiche gilt für horizontal abstrahlendes Licht. Lichtquellen am Gebäude sind so auszuführen, dass die Lichtkegel nach unten ausgerichtet sind und sich auf die auszuleuchtenden Flächen beschränken. Das Leuchtmittel ist so zu wählen, dass dadurch möglichst wenige Insekten angelockt werden (z.B. warmweiße LED). Es ist auf Licht mit Wellenlängen unter 500 nm und Farbtemperaturen über 2700 Kelvin zu verzichten. Die eingesetzten Leuchtmittel sollten auch keine UV- und IR-Strahlungen emittieren. Die Beleuchtungsstärke ist so zu wählen, dass der zu beleuchtende Bereich ohne Blendwirkung ausgeleuchtet wird und die Umgebung weitgehend im Dunkeln bleibt. Die Lichtpunkthöhe ist generell so niedrig wie möglich zu wählen. Schädliche Lichtemissionen sind durch eine effektive tages-, jahres- und nutzungsabhängige Steuerung der Beleuchtung durch Zeitschaltungen oder Bewegungsmelder zu vermeiden. Von reinen Fassadenbeleuchtungen ist grundsätzlich abzusehen. Nur im begründeten Einzelfall können Ausnahmen gewährt werden. Beispielhaft zusammengefasst: Es ist durch Bewegungsmelder, Lichtfarbenanpassung etc. zu verhindern, dass beispielsweise im Bereich von Treppenhäusern bei entsprechend durchlässiger Fassade eine dauerhafte Bestrahlung des umgebenden Freiraums stattfindet.

- Dach-Begrünung: Siehe Abschnitt 3.5

Weiterführende Informationen

- https://animal-aided-design.de/
- Werkzeugkasten Artenvielfalt - Leitfaden für mehr Grün an öffentlichen Gebäuden - Publikationsshop der Bayerischen Staatsregierung (bayern.de)

  Teil 4 des Leitfadens stellt eine Konkretisierung und Erweiterung des Stadtratsbeschlusses „Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas und der Fauna bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen durch das GME“; Antrag Nr. 081/2016 der SPD-Fraktion und der Fraktion Grüne Liste vom 19.07.2016 dar.

6 Umgang mit Niederschlagswasser

Aspekte der Flächenversiegelung sind in der Freiflächengestaltungssatzung geregelt.

6.1 Versickerung von Niederschlagswasser

- Anfallendes Niederschlagswasser ist zu versickern, soweit dies im **Einzelfall** im Rahmen des Boden- und Grundwasserschutzes möglich ist (z.B. nicht möglich bei Abfüllanlagen, Rückkühler von Lüftungsanlagen, Dachflächen mit thermischer Solarnutzung…)
- DWA-A 138, DWA-M 153, NWFreiV und TRENGW sind einzuhalten
- Grundsätzlich ist die Reihenfolge der Versickerungseinrichtungen in folgender Priorität zu prüfen:
    1. Breitflächige Versickerung
    2. Muldenversickerung
    3. Mulden-Rigolen-Versickerung
    4. wenn dies nicht möglich ist Rigolenversickerung (nur in Ausnahmefällen ohne Filteranlage, vgl. LFU-Merkblatt 4.3/2)

6.2 Einleitung von nicht schädlich Verunreinigtem Niederschlagswasser in Oberflächengewässer

- DWA-A 138, DWA-A 102-2, DWA-M 153, DWA-A 117 und TRENOG sind einzuhalten
- Eine Einleitung in ein Oberirdisches Gewässer ist nur dann möglich, sofern eine Versickerung begründet ausgeschlossen wurde und soweit dies im **Einzelfall** im Rahmen des Grundwasserschutzes möglich ist (z.B. nicht möglich bei Abfüllanlagen, Rückkühler von Lüftungsanlagen, Dachflächen mit thermischer Solarnutzung…)

6.3 Starkregenvorsorge am Gebäude/Überflutungsnachweis

Ziel Vermeidung von Sach- und ggf. Personenschäden
Grundstücke sind so zu gestalten, dass auf ihnen mindestens ein 30-jähriges Niederschlagsereignis schadlos zurückgehalten werden kann
Starkregenereignisse sind in jeder Grundstücksgröße zu betrachten.

Ergänzungen

- Überflutungsnachweis auf Grundstücken mit einer abflusswirksamen Fläche über 0,8 ha oder bei Einleitbeschränkungen (DIN 1986-100)
- Oberflächlich abfließendes Wasser darf niemals in ein Gebäude eindringen (DIN 1986-100)

- Neue Grundstücke oder Baugebiete so angelegen, dass größere Niederschlagereignisse (mindestens das 30-Jährige Regenereignis) schadlos zurückgehalten werden
- Sofern eine schadlose Starkregenrückhaltung über das 30-jährige Regenereignis hinaus in neuen Baugebieten nicht oder nicht umfänglich möglich ist, bei der Planung Notabflusswege betrachten

6.4 Rückhaltung von Niederschlagswasser/Gründächer

Siehe Abschnitt „3.5 Solare Baupflicht und Gründächer“

6.5 Nutzung von Niederschlagswasser

- Sofern für ein Vorhaben Grünflächen geplant werden, die einer Bewässerung bedürfen, sind Regenrückhaltungen (Zisternen, ggf. Rückhalteräume auf den Dachflächen) zur Bewässerung zu schaffen (Dimensionierung in Absprache mit Stadtgrün)
- Eine weitergehende Nutzung von Niederschlagswasser ist im Einzelfall zu prüfen
- Die Schaffung von nutzbaren Regenrückhalteräumen ist insbesondere dann wichtig, wenn eine Versickerung von Niederschlagswasser nicht möglich ist