Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich- 3

Vorlagendokumente

TOP Ö 11 Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen - hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen, Nachprüfungsantrag Nr. 054/2023 der Grünen Liste-Fraktion, der ÖDP-Fraktion und der Klimaliste

Beschlussvorlage 13/165/2023 5

Beschluss UVPA 25.04.2023 Masterplanung Universitätsmedizin Innenstadt 13/165/2023 6

Überprüfungsantrag Nr. 054/2023 13/165/2023 14

TOP Ö 12 Zukunft des Baukunstbeirates; interfraktioneller Antrag 004/2023 und Antrag 059/2023 der Erlanger Linken, sowie Anfrage der Grüne-Liste-Fraktion vom 28.3.2023

Beschlussvorlage 13/166/2023 15

01 Antrag 004/2023 13/166/2023 18

02 Antrag 059/2023 13/166/2023 19

03 Anfrage vom 28.03.2023 13/166/2023 20

TOP Ö 13 Geschäftsordnung für die Arbeitsgemeinschaft Psychosoziale Notfallversorgung

Beschlussvorlage 37/038/2023 21

Geschäftsordnung ARGE PSNV 37/038/2023 23

TOP Ö 14 ÖDP Antrag 130/2022 Erstellung eines Hitzeaktionsplans

Beschlussvorlage 52/121/2023 29

Hitzeaktionsplan Stadt Erlangen 52/121/2023 32

ÖDP Antrag 130_2022 52/121/2023 55

TOP Ö 15 Erlanger Stadtwerke AG und Medical Valley Center GmbH: Wiederbesetzung der Aufsichtsratsmandate

Beschlussvorlage BTM/061/2023 57

TOP Ö 16 Projekt Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements - Abschlussbericht

Beschlussvorlage 11/053/2023 59

Abschlussbericht der Fa. EcoLibro vom 01.03.2023 11/053/2023 63

TOP Ö 17 Zuschusserhöhung für die Kindergruppe Frauenhaus e.V. - Aufhebung einer durch den Stadtrat veranlassten Sperre

Beschlussvorlage V/035/2023 133

TOP Ö 18 Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen

Beschluss Stand: 10.05.2023 55/050/2023 135

Konzept zu den Mietobergrenzen 2023 55/050/2023 139

TOP Ö 19 Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2023

Beschlussvorlage VI/196/2023 155

Förderrichtlinie_Lastenrad Fahrradanhänger_2023_Final VI/196/2023 157

TOP Ö 20 Verbesserung der Raumsituation an der Pestalozzi-Grundschule durch die Errichtung von mobilen Einheiten auf dem Schulgelände

Beschluss Entwurfsplanung Stand: 09.05.2023 242/222/2023 169

Anlage01_Lageplan 242/222/2023 173

Anlage02_Grundriss 242/222/2023 174

Anlage03_Schnitte 242/222/2023 175

Anlage04_Ansichten 242/222/2023 176

Anlage05_Freiflaechenplan 242/222/2023 177
Anlage06_Erlaeuterung 242/222/2023 178

Einladung

Stadt Erlangen

Stadtrat

5. Sitzung • Mittwoch, 24.05.2023 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr

9.	Mitteilungen zur Kenntnis	
10.	Bericht aus nichtöffentlicher Sitzung	
11.	Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen - hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen, Nachprüfungsantrag Nr. 054/2023 der Grünen Liste-Fraktion, der ÖDP-Fraktion und der Klimaliste	13/165/2023 Beschluss
12.	Zukunft des Baukunstbeirates; interfraktioneller Antrag 004/2023 und Antrag 059/2023 der Erlanger Linken, sowie Anfrage der Grüne-Liste-Fraktion vom 28.3.2023	13/166/2023 Beschluss
13.	Geschäftsordnung für die Arbeitsgemeinschaft Psychosoziale Notfallversorgung	37/038/2023 Beschluss
14.	ÖDP Antrag 130/2022 Erstellung eines Hitzeaktionsplans	52/121/2023 Beschluss
15.	Erlanger Stadtwerke AG und Medical Valley Center GmbH: Wiederbesetzung der Aufsichtsratsmandate	BTM/061/2023 Beschluss
16.	Projekt Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements - Abschlussbericht	11/053/2023 Beschluss
17.	Zuschusserhöhung für die Kindergruppe Frauenhaus e.V. - Aufhebung einer durch den Stadtrat veranlassten Sperre	V/035/2023 Beschluss
18.	Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen	55/050/2023 Beschluss
19.	Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2023	VI/196/2023 Beschluss

20.	Vorentwurfs- und Entwurfsbeschluss nach DA-Bau - Verbesserung der Raumsituation an der Pestalozzi-Grundschule durch die Errichtung von mobilen Einheiten auf dem Schulgelände	242/222/2023 Beschluss
21.	Anfragen	

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 17. Mai 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 11

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
OBM/PMA	Bürgermeister- und Presseamt	**13/165/2023**

Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen - hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen, Nachprüfungsantrag Nr. 054/2023 der Grünen Liste-Fraktion, der ÖDP-Fraktion und der Klimaliste

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses vom 25. April 2023 TOP Ö3 „Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen - hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen“ wird bestätigt. Der Nachprüfungsantrag Nr. 054/2023 der Grüne-Liste-Fraktion, der ÖDP-Fraktion und der Klimaliste ist damit bearbeitet.

II. Begründung

Auf die Begründung des Beschlusses im Umwelt- Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) vom 25. April 2023 TOP Ö3 „Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen – hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen“ wird verwiesen. (Anlage 1)

Anlagen:
1. Beschluss UVPA vom 25.04.2023 TOP Ö3 „Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen – hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen“
2. Überprüfungsantrag 054/2023 vom 26.04.2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 11

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
OBM	Bürgermeister- und Presseamt	**OBM/014/2023**

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	Mehrfachbeschlüsse
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.04.2023	Ö	Beschluss	Mehrfachbeschlüsse

Beteiligte Dienststellen
23, 31, 37, 61, 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 nach aktuellem Stand 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 Gebiet 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 und angemessen zu berücksichtigen. Diese sind insbesondere:

1) Nordgelände

- Städtisches Ziel ist neben der zukunftsweisenden Entwicklung des Klinikums eine geordnete bauliche Entwicklung und die Sicherung wesentlicher städtebaulicher Ziele, insbesondere eines 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 / ruhender Verkehr: Beim Neubau der Kopfkliniken und bei Errichtung einer Tiefgarage ist von Auswirkungen auf den Grünzug und den Baumbestand auszugehen. Die genauen Auswirkungen und die Realisierbarkeit (auch im Hinblick auf andere, z.B. verkehrliche Aspekte) sind im Fall einer weiteren Konkretisierung der Masterplanung zu untersuchen.
- 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 Ideenwettbewerbs „Erinnerungs- und Zukunftsort Heil- und Pflegeanstalt Erlangen“ und die weitere Entwicklung des Erinnerungs- und Zukunftsortes
- 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

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

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat am 25.04.2023

Protokollvermerk:

In der Tischauflage (611/129/2022) ist der Änderungsantrag der Referent*innen Weber und Bock zur Verwaltungsvorlage ersichtlich (rot markiert). Der Änderungsantrag würde der Streichung aller rot markierten Textstellen entsprechen. Sowohl die Verwaltungsvorlage als auch der Änderungsantrag wurden mündlich vorgestellt.

Der Antrag, die roten Markierungen rückgängig zu machen, wurde zunächst zur Abstimmung gesellt:

Abstimmung: Rotmarkierungen rückgängig machen - Tischauflage (611/129/2022)
Beirat: 5 dafür, 4 dagegen – mehrheitlich empfohlen
Ausschuss: 5 dafür, 9 dagegen – mehrheitlich abgelehnt

Seitens der Verwaltung wird folgender Ergänzungsantrag gestellt: Die Beschlussvorlage ist unter 1) Nordgelände – Freiraum / Baumschutz/ruhender Verkehr um folgenden Satz zu ergänzen: *Prioritär zu untersuchen ist die Platzierung der Tiefgarage unter die Gebäude, um den ökologischen Eingriff so gering wie möglich zu halten und den öffentlichen Grünzug mit dem Baumbestand zu erhalten*

Abstimmung Ergänzungsantrag:
Beirat: 9 dafür, 0 dagegen: einstimmig empfohlen
Ausschuss: 14 dafür, 0 dagegen: einstimmig beschlossen

Abstimmung Hauptsache Verwaltungsvorlage (inkl. Ergänzung):
Beirat: 5 dafür, 4 dagegen – mehrheitlich empfohlen
Ausschuss: 9 dafür 5 dagegen – mehrheitlich beschlossen

Ergebnis/Beschluss:

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.

Dr. Janik	Knahn
Vorsitzende/r	Schriftführer/in

Beratung im Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 25.04.2023

Protokollvermerk:

In der Tischauflage (611/129/2022) ist der Änderungsantrag der Referent*innen Weber und Bock zur Verwaltungsvorlage ersichtlich (rot markiert). Der Änderungsantrag würde der Streichung aller rot markierten Textstellen entsprechen. Sowohl die Verwaltungsvorlage als auch der Änderungsantrag wurden mündlich vorgestellt.

Der Antrag, die roten Markierungen rückgängig zu machen, wurde zunächst zur Abstimmung gesellt:

Abstimmung: Rotmarkierungen rückgängig machen - Tischauflage (611/129/2022)
Beirat: 5 dafür, 4 dagegen – mehrheitlich empfohlen
Ausschuss: 5 dafür, 9 dagegen – mehrheitlich abgelehnt

Seitens der Verwaltung wird folgender Ergänzungsantrag gestellt: Die Beschlussvorlage ist unter 1) Nordgelände – Freiraum / Baumschutz/ruhender Verkehr um folgenden Satz zu ergänzen:
Prioritär zu untersuchen ist die Platzierung der Tiefgarage unter die Gebäude, um den ökologischen Eingriff so gering wie möglich zu halten und den öffentlichen Grünzug mit dem Baumbestand zu erhalten

Abstimmung Ergänzungsantrag:
Beirat: 9 dafür, 0 dagegen: einstimmig empfohlen
Ausschuss: 14 dafür, 0 dagegen: einstimmig beschlossen

Abstimmung Hauptsache Verwaltungsvorlage (inkl. Ergänzung):
Beirat: 5 dafür, 4 dagegen – mehrheitlich empfohlen
Ausschuss: 9 dafür 5 dagegen – mehrheitlich beschlossen

Ergebnis/Beschluss:

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.

Dr. Janik	Knahn
Vorsitzende/r	Schriftführer/in

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

Ö 11

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
Grüne Liste
Stadtratsfraktion

ödp
Ökologisch-Demokratische Partei Erlangen

Klimaliste Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**26.04.2023**
Antragsnr.:	**054/2023**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**OBM**
mit Referat:	

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1

Erlangen, 26.04.2023

Antrag: Beschluss UVPA 25.04.2023 | TOP Ö3 »Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen - hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen« - Nachprüfung durch den Stadtrat

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir beantragen nach § 11 der Geschäftsordnung die Nachprüfung des Beschlusses vom Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss am 25.04.2023 | TOP Ö3 »Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen - hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen« durch den Stadtrat.
Mit freundlichen Grüßen

Christian Eichenmüller

Ö 12

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
OBM/PMA	Bürgermeister- und Presseamt	**13/166/2023**

Zukunft des Baukunstbeirates; interfraktioneller Antrag 004/2023 und Antrag 059/2023 der Erlanger Linken, sowie Anfrage der Grüne-Liste-Fraktion vom 28.3.2023

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 63, Ref. VI

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der interfraktionelle Antrag 004/2023, der Antrag 059/2023 der Erlanger Linken und die Anfrage der Grüne-Liste-Fraktion vom 28.3.2023 sind damit bearbeitet.

II. Begründung

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

Mit den o.g. Anträgen und Anfragen bitten die Fraktionen bzw. Gruppierungen um Angaben zur zukünftigen Arbeitsweise des Baukunstbeirats.

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

Der Baukunstbeirat (BKB) wurde zurückliegend vom Referat für Planen und Bauen (VI) mit einer zbV-Stelle organisiert. Dort waren und sind für 2023 auch die entsprechenden Haushaltsmittel für BKB und Baukulturpreis verortet. Ein Stellenplanantrag des Referates für Planen und Bauen zur Wahrnehmung der satzungsgemäßen Aufgaben für den Stellenplan 2023 wurde vom Stadtrat angesichts dringlicher anderer Aufgaben nicht befürwortet.

In der Zwischenzeit wurde die Aufgabe der Geschäftsführung durch den Oberbürgermeister Amt 63 zugeordnet. Innerhalb von Amt 63 ist die Aufgabe auf den Bereich der Baubezirke (63-2) übertragen.

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

Personalressourcen standen und stehen bis auf weiteres für die Aufgabe nicht zur Verfügung. Wie in vielen anderen Bereichen der Verwaltung auch gilt es, die Aufgaben mit vorhandenen Ressourcen zu bewältigen und dabei Pflichtaufgaben nicht einzuschränken. Dies gelingt entweder durch die Reduzierung des Umfangs und der Qualität der Sitzungsvorlagen oder durch die Reduzierung der Zahl der Sitzungen.

Die Sitzungsanzahl wurde im Rahmen der Jahresterminplanung im Sitzungskalender fixiert. In der Praxis hing die tatsächliche Durchführung der Sitzungen in der Vergangenheit auch von den vorliegenden stadtbildprägenden Baugesuchen von gesamtstädtischer Relevanz ab. Immer wieder sind Sitzungen auch kurzfristig entfallen. Ob entsprechende Baugesuche vorliegen und wie dringlich sie sind, ist schwer vorher einzuschätzen. In der oben geschilderten Situation wird an diesem pragmatischen Vorgehen festgehalten, um die Pflichtaufgaben von Amt 63 nicht einzuschränken und die bedarfsgerechte Begleitung von stadtbildprägenden Baugesuchen von gesamtstädtischer Relevanz durch den BKB zu gewährleisten.

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: Fraktionsantrag 04/2023
Fraktionsantrag 059/2023
Anfrage der Grüne-Liste-Fraktion vom 28.3.2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 12

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
Grüne Liste
Stadtratsfraktion

ödp
Ökologisch-Demokratische Partei Erlangen

erlanger linke
Stadtratsgruppe für soziale Politik

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**17.01.2023**
Antragsnr.:	**004/2023**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**VI**
mit Referat:	

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Erlangen, 17.01.2023

Antrag: Bericht Zukunft des Baukunstbeirats

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Oktober 2022 entfiel die Sitzung des BKB. Im letzten BWA wurde die kommende Sitzung des BKB als die "vorläufig letzte" angekündigt. Grund ist, dass die Verwaltung derzeit keine Kapazitäten für die organisatorische Vorbereitung der Treffen sieht.
Eine entsprechende Stelle im Stellenplan 2023 hat derzeit keine Aussicht auf Umsetzung.

Der BKB besitzt eine große Bedeutung bei der qualitativ uns gestalterischen Umsetzung von Bauvorhaben und trägt zur Baukultur der Stadt Erlangen bei. Empfehlungen des BKB sichern Verwaltungshandeln ab und stellen eine fachlich fundierte Grundlage beim Umgang mit Bauanträgen dar oder weisen neue Planungsideen auf. Dies ist besonders hilfreich, wenn Ausnahmen und Befreiungen von Bebauungsplänen erforderlich werden. Er ist als Expert*innengremium mit ausgewiesen Fachleuten besetzt. Viele große und auch kleine Gemeinden haben einen Baukunst- oder Gestaltungsbeirat und es wäre nachteilig für die Stadtgestaltung Erlangens auf diese Gremium zu verzichten.

Wir beantragen einen Bericht:

- Wie wird in Zukunft gewährleistet, dass die Sitzungen weiter in den bisher üblichen zeitlichen Abständen (ca. sechs Sitzungen im Jahr) stattfinden?
- Wer wird zukünftig die Geschäftsführung übernehmen?

Mit freundlichen Grüßen

für die GRÜNE/GL-Fraktion
gez. Kerstin Heuer
(Sprecherin für Planen u. Bauen)
gez. Dr. Birgit Marenbach
(Fraktionsvorsitzende)

für die ödp-Fraktion
gez. Barbara Grille
gez. Frank Höppel
gez. Joachim Jarosch

für die erlanger linke
gez. Fabiana Girstenbrei
gez. Johannes Pöhlmann

F.d.R.: Wolfgang Most (Geschäftsführung GRÜNE/Grüne Liste)

Ö 12

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**08.05.2023**
Antragsnr.:	**059/2023**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**Klärung durch RB**
mit Referat:	

erlanger linke
Stadtratsgruppe für soziale Politik

Erlangen, den 08.05.2023

Antrag – zukünftige Arbeitsweise des Baukunstbeirats

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Wir beantragen:

eine schriftliche Mitteilung zur Kenntnis über zukünftige Tagungsfrequenz, organisatorische Zuordnung und personelle Ausstattung des Baukunstbeirats.

Mit freundlichen Grüßen

Fabiana Girstenbrei
(Stadträtin)

Johannes Pöhlmann
(Stadtrat)

erlanger linke - Rathausplatz 1 - 91052 Erlangen – *fax* 09131/86-1791, *tel* 09131/86-1789
mail: erlanger-linke@stadt.erlangen.de Web: www.erlanger-linke.de

Ö 12

Grüne Liste Rathausplatz 1 91052 Erlangen

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Stadtratsfraktion

Rathausplatz 1
91052 Erlangen

tel 09131/862781
buero@gl-erlangen.de
http://www.gl-erlangen.de

Erlangen,den 28.03.2023

Anfrage zum Stadtrat am 30.03.23:
Zukunft des Baukunstbeirates

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Einladung zur Sitzung des Baukunstbeirats am 16.03.2023 erfolgte erst am 09.03.23. Da die Mitglieder eigene berufliche Verpflichtungen und teilweise weite Anreisen haben, ist diese kurze Frist problematisch.

Nach Information von Herrn Schenkl im BWA am 07.03.23 liegt die Zuständigkeit für die Organisation des BKB aktuell im Bauaufsichtsamt. Dies sei jedoch nicht mit Personal hinterlegt und daher nur bedingt zu leisten.

Im BKB vom 26.01.2023 haben Sie, Herr Oberbürgermeister, zugesagt, dass der Beirat in Zukunft weiter arbeitsfähig bleibt. (vgl EN vom 28.01.23) Diese Arbeitsfähigkeit hängt auch davon ab, dass die Mitglieder rechtzeitig geladen werden und dass es wie bisher ca. sechs bis acht Sitzungstermine im Jahr gibt.

Daher bitten wir um Information im Stadtrat am 30.03.23:

- Ist sichergestellt, dass im Jahr 2023 sechs bis acht Sitzungstermine stattfinden?
- Ist sichergestellt, dass zu den Sitzungen mit ausreichendem Vorlauf eingeladen wird?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Heuer (Sprecherin für Planen & Bauen)
gez. Dr. Birgit Marenbach (Fraktionsvorsitzende)

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

Ö 13

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
I/37	Amt für Brand- und Katastrophenschutz	**37/038/2023**

Geschäftsordnung für die Arbeitsgemeinschaft Psychosoziale Notfallversorgung

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Stadt Erlangen stimmt der Geschäftsordnung für die Arbeitsgemeinschaft Psychosoziale Notfallversorgung (ARGE PSNV) in der Stadt Erlangen und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt einschließlich einer Mitgliedschaft zu.

II. Begründung

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

Großschadensereignisse und Katastrophen, aber auch alltagsnahe Ereignisse können eine psychische Belastung sowohl für die Betroffenen (z.B. Überlebende, Angehörige, Vermissende, Hinterbliebene, Augenzeugen) als auch für die Einsatzkräfte bedeuten. Diese Belastungen sollen durch die Psychosoziale Notfallversorgung gelindert werden.
Mit innenministeriellem Schreiben wird seitens des Freistaats Bayern den Landkreisen und Städten empfohlen, Arbeitsgemeinschaften (ARGE) für die Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) zu gründen.
Innerhalb dieses Gremiums sollen die bereits bestehenden regionalen Träger für die Gebiete PSNV-B (Betroffene) sowie PSNV-E (Einsatzkräfte) vertreten sein.
Der Aufgabenbereich erstreckt sich insbesondere über die interdisziplinäre und organisationsübergreifende Kommunikation und Zusammenarbeit der PSNV-Anbieter und deren operativen PSNV-Kräften. Auch soll die ARGE als Forum für Abstimmungen von Fragestellungen zur Sicherstellung der Psychosozialen Notfallversorgung im Zuständigkeitsbereich der Behörden dienen.

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

Die Stadt Erlangen und das Landratsamt Erlangen-Höchstadt haben sich zusammen mit den bereits bestehenden Organisationsträgern für PSNV-B und PSNV-E entschlossen, eine solche Arbeitsgemeinschaft für das Stadtgebiet Erlangen und den Landkreis Erlangen-Höchstadt zu gründen.
Hierzu wurde eine konstituierende Sitzung einberufen sowie beiliegender Geschäftsordnungsentwurf gemeinsam ausgearbeitet. Nach dieser Geschäftsordnung soll sich die Arbeitsgemeinschaft ausrichten.

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?)

Haushaltsmittel

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

Anlagen: Geschäftsordnung ARGE PSNV

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Geschäftsordnung für die

Arbeitsgemeinschaft Psychosoziale Notfallversorgung

in der **Stadt Erlangen** und im **Landkreis Erlangen-Höchstadt**

Großschadensereignisse und Katastrophen, aber auch alltagsnahe Ereignisse können eine psychische Belastung sowohl für die Betroffenen (z.B. Überlebende, Angehörige, Vermissende, Hinterbliebene, Augenzeugen) als auch für die Einsatzkräfte bedeuten. Diese Belastungen sollen durch Psychosoziale Notfallversorgung gelindert werden. Um hier angemessene und koordinierte Hilfe leisten zu können, ist eine Vernetzung der unterschiedlichen Angebot- und Bedarfsträger der Psychosozialen Notfallversorgung (PSNV) erforderlich. Seitens der Stadt Erlangen und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt wurde diese Bedeutung erkannt. Zur Vernetzung der unterschiedlichen Angebote und Bedürfnisse der Psychosozialen Notfallversorgung wird im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft zusammengearbeitet.

I. Rechtsgrundlage

Das Innenministerielle Schreiben (IMS) vom 07.01.2019 empfiehlt zur Schaffung eines flächendeckenden Netzes an PSNV Kräften unterhalb der Struktur der Landesebene auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft PSNV (ARGE PSNV). Diese setzen die Empfehlungen der Landeszentralstelle für PSNV in Bayern unter Berücksichtigung der jeweiligen regionalen Belange um.[1]

Die Arbeitsgemeinschaft ist ein freiwilliger Zusammenschluss zur Vernetzung der Angebote der PSNV in den Bereichen B (Betroffene) und E (Einsatzkräfte) in Erlangen und Erlangen-Höchstadt mit dem Ziel das IMS umzusetzen.

Grundlage sind die gemeinsamen „Mindeststandards in der Psychosozialen Akuthilfe (PSAH)“ des Arbeiter-Samariter-Bundes-Deutschland e.V., Bundeskonferenz Katholische Notfallseelsorge in der DBK, Deutschen Roten Kreuzes e.V., Johanniter-Unfall-Hilfe e.V., Konferenz Evangelische Notfallseelsorge in der EKD, Malteser- Hilfsdienstes e.V.“ aktualisiert am 10.10.2021.

II. Definition der Psychosozialen Notfallversorgung (PSNV)

Der Begriff Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) beinhaltet die Gesamtstruktur und die Maßnahmen der Prävention sowie der kurz-, mittel- und langfristigen Versorgung im Kontext von belastenden Notfällen bzw. Einsatzsituationen.

[1] Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration: Psychosoziale Notfallversorgung bei besonders belastenden Ereignissen und Katastrophen in Bayern; Schreiben vom 07.01.2019, Seite 8

Übergreifende Ziele der PSNV sind

- Prävention von psychosozialen Belastungsfolgen
- Früherkennung von psychosozialen Belastungsfolgen nach belastenden Notfällen bzw. Einsatzsituationen,
- Bereitstellung von adäquater Unterstützung und Hilfe für betroffene Personen und Gruppen zur Erfahrungsverarbeitung sowie die angemessene Behandlung von Traumafolgestörungen und – bezogen auf Einsatzkräfte – einsatzbezogene psychische Fehlbeanspruchungsfolgen.

III. Zielgruppen der Psychosozialen Notfallversorgung

1. Die PSNV wendet sich an Betroffene (PSNV-B), insbesondere in folgenden Situationen:

- bei der Überbringung einer Todesnachricht
- im Zusammenhang mit einem plötzlichen Todesfall (erfolglose Reanimation, Suizid, etc.)
- bei einem Verkehrs- oder sonstigem Unfall
- bei und nach einem Brand
- bei einem Großschadensereignis

Bei der Betreuung Betroffener ist es besonders wichtig, dass sie sofort und noch am Einsatzort in Zusammenarbeit mit den Rettungsorganisationen beginnt. Nach dieser Akutbetreuung am Einsatzort (Psychosoziale Akuthilfe) zeigt die PSNV Möglichkeiten einer mittel- und langfristigen Betreuung auf, z.B. durch örtliche Seelsorger/innen, durch Beratungsstellen und durch andere Betreuungseinrichtungen.

2. Die PSNV wendet sich an Einsatzkräfte der Trägerorganisationen (PSNV-E), insbesondere mit folgenden Angeboten:

- Prävention
- Aus- und Fortbildung
- Einsatznachsorge

Hier werden verschiedene Ansätze zusammengeführt, die alle das Wohl der Einsatzkräfte als Ziel haben (z.B. Stressbearbeitung nach belastenden Ereignissen, Seelsorge für Einsatzkräfte, Unterstützung durch Peers etc.).

Die psychosoziale Prävention für Einsatzkräfte im Einsatzalltag (PSNV-E) ist grundlegender Bestandteil der Fürsorgepflicht der Trägerorganisationen gegenüber den eigenen haupt- und ehrenamtlichen Helfern (siehe Nr. 4, IMS).

IV. Alarmierung

Die Alarmierung erfolgt nach den Alarmierungsplänen der Integrierten Leitstelle (ILS).

V. Mitglieder

Der Arbeitsgemeinschaft gehören an (in alphabetischer Reihenfolge aufgezählt):

- Arbeiter-Samariter-Bund Regionalverband Erlangen-Höchstadt
- Bayerisches Rotes Kreuz Kreisverband Erlangen-Höchstadt
- Bergwacht Frankenjura Regionalgruppe PSNV
- Evangelische Notfallseelsorge in Schulen (NOSIS)
- Feuerwehr Erlangen Nachsorgeteam
- Feuerwehr Landkreis Erlangen-Höchstadt PSNV-E
- Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. Regionalverband Mittelfranken
- Landkreis Erlangen-Höchstadt
- Stadt Erlangen
- Krisenseelsorge im Schulbereich der Diözese Bamberg (KIS) und des Katholischen erzbischöflichen Dekanats Erlangen
- Ökumenische Notfallseelsorge Erlangen
- Polizeiinspektion Erlangen-Stadt[2]
- Regionalkoordination von Kriseninterventions- und Bewältigungsteam Bayer. Schulpsychologen (KIBBS) Mittelfranken
- THW OV Baiersdorf; OV Erlangen[3]

Weitere Mitglieder können in der Arbeitsgemeinschaft mitarbeiten, wenn dies den Zielen und Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft förderlich ist.

VI. Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft

Die Arbeitsgemeinschaft hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Organisation der Zusammenarbeit der im Bereich der PSNV tätigen Organisationen
- Erfahrungsaustausch
- Fachdiskussion
- Beratung des Landkreises und der Stadt auf dem Gebiet der PSNV
- Gemeinsame Entwicklung von Initiativen im Bereich der PSNV
- Vorschlag in Bezug auf Benennung Leiter und Fachberater PSNV (L-PSNV u. FB PSNV) durch das Landratsamt oder die Stadt (gemäß IMS 3.1).

---

[2] Lediglich beratendes Mitglied ohne Stimmrecht für den Bereich Stadt Erlangen und Landkreis Erlangen-Höchstadt

[3] Gemeinsames Stimmrecht

VII. Sitzungen der ARGE PSNV

Zur Bewältigung der o.g. Aufgaben trifft sich die Arbeitsgemeinschaft mindestens ein Mal pro Jahr. Zu den Sitzungen laden das Landratsamt und die Stadt im turnusmäßigen Wechsel ein.
Jedes Mitglied entsendet bis zu zwei Vertreter/innen seiner Organisation, bei Abstimmungen erhält jedes Mitglied eine Stimme. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag abgelehnt.
Über die Sitzungen wird eine Niederschrift angefertigt und an die Mitglieder versandt.

VIII. Leitung der ARGE PSNV

Die Arbeitsgemeinschaft wählt aus den eigenen Reihen für vier Jahre ein Leitungsteam, das sich aus Angehörigen verschiedener Organisationen zusammensetzt. Es umfasst vier Personen. Die Wahl findet in geheimer Abstimmung statt. Sofern für jedes Amt nur ein Bewerber besteht, kann die Wahl auch durch Handzeichen erfolgen, sofern der Bewerber damit einverstanden ist.

Die Funktionsträger gliedern sich wie folgt:
- Sprecher (Leiter) moderiert die Sitzungen und vertritt die ARGE nach außen
- Stellvertreter

⇨ Sprecher und Stellvertreter werden jeweils durch einen Vertreter aus PSNV-B und PSNV-E gestellt

- Geschäftsführung:
    - Landkreis Erlangen-Höchstadt, Fachbereich Brand- und Katastrophenschutz
    - Stadt Erlangen, Sachgebiet Zivil- und Katastrophenschutz

Die Aufgaben des Leitungsteams erstrecken sich über die Vorbereitung, Koordination und Durchführung der Sitzungen der Arbeitsgemeinschaft sowie über die Protokollerstellung und dessen Versand. Laufende Geschäftsvorgänge erledigt das Leitungsteam in eigener Zuständigkeit.

IX. Finanzen

Es werden keine Mitgliedsbeiträge erhoben.

X. Taktisch-operativer Bereich

1. Allgemein
Eine Weisungsbefugnis der ARGE in die Trägerorganisationen besteht nicht.

2. PSNV-B
Auf der Einsatzebene erfolgen konkrete Absprachen zwischen den Vertretern/innen der beteiligten Organisationen, insbesondere zu folgenden Themen:

- Personalaquise / Aus-/ Fortbildung (Leiter-PSNV / Fachberater PSNV)
- Dienstplangestaltung
- Koordination der Einsätze
- Zusammenarbeit im Einsatz
- Einsatznachsorge

3. PSNV-E
Die Aufgaben der PSNV-E obliegen der jeweiligen Trägerorganisation im Sinne der Nummer III./2 dieser Geschäftsordnung. Eine Zusammenarbeit unter dem Dach der ARGE ist anzustreben.

XI. Schlussbestimmungen

Diese Vereinbarung tritt am 01.06.2023, frühestens jedoch nach Unterzeichnung aller Mitglieder, in Kraft und gilt auf unbestimmte Zeit. Sie kann durch jedes Mitglied mit einer Frist von sechs Monaten, jeweils zum Ende eines Kalenderjahres schriftlich gekündigt werden. Das Recht der sofortigen Kündigung aus besonderem Grund bleibt hiervon unberührt. Solange die Kooperation über mindestens zwei Mitglieder verfügt, besteht diese unabhängig von der Kündigung einzelner Mitglieder weiter. Darüber hinaus wird die Arbeitsgemeinschaft beendet, wenn entweder der Landkreis ERH oder die Stadt Erlangen die Vereinbarung kündigt.

Datum, ASB Regionalverband Erlangen-Höchstadt; Andreas Schönfelder

Datum, Landkreis Erlangen-Höchstadt; Alexander Tritthart

Datum, Bergwacht Frankenjura; Stefanie Zeuch

Datum, KIBBS Mittelfranken; Thomas Krämer

Datum, BRK Kreisverband Erlangen-Höchstadt; Christian Raab

Datum, NOSIS Bayern;

Datum, Diözese Bamberg/ Dekanat Erlangen; Michael Pflaum

Datum, Evang.-Luth. Dekanat Erlangen; Dr. Bernhard Petry

Datum, Feuerwehr Erlangen; Friedhelm Weidinger

Datum, Polizeiinspektion Erlangen Stadt; Matthias Riedel

Datum, Feuerwehr Erlangen-Höchstadt; Matthias Rocca

Datum, THW Ortsverband Baiersdorf; Jonathan Wedler

Datum, Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. Regionalverband Mittelfranken; Kevin Schwarzer

Datum, THW Ortsverband Erlangen; Johannes Wendland

Datum, Stadt Erlangen; Dr. Florian Janik

Ö 14

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
I/52	Amt 52	**52/121/2023**

ÖDP Antrag 130/2022 Erstellung eines Hitzeaktionsplans

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Ämter 11, 13, 13-3, 31, 37, 40, 41, 50, 51, 61

I. Antrag

Der beigefügte Hitzeaktionsplan zum Schutz der Erlanger Bevölkerung wird inhaltlich beschlossen. Der Fraktionsantrag 130/2022 der ÖDP ist somit bearbeitet.

II. Begründung

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

Hitzewellen zählen zu den Extremwetterereignissen, die durch den fortschreitenden Klimawandel häufiger auftreten und damit eine zunehmende Gesundheitsgefährdung für die Bevölkerung darstellen. Heiße Tage mit Lufttemperaturen über 30 Grad Celsius und Tropennächte, in denen die Lufttemperatur nicht unter 20 Grad fällt können für den menschlichen Organismus eine große Belastung darstellen und können zu hitzebedingten Erkrankungen wie z.B. Hitzeerschöpfung, Hitzekrämpfen, einem Hitzschlag oder Austrocknung führen, die zum Teil lebensbedrohlich sind. Hitze wirkt sich auf die Leistungsfähigkeit und das Wohlbefinden aller Menschen aus. Besonders gefährdet bei Hitze sind aber Menschen, die bereits unter Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems oder Atemwegserkrankungen leiden, Menschen über 65 Jahre, Babys und Kleinkinder sowie Menschen, die sich z.B. berufsbedingt auch bei Hitze viel im Freien aufhalten.

Zur Prävention gesundheitlicher Folgen dienen Hitzeaktionspläne, die umfassende Interventionsmaßnahmen zum Gesundheitsschutz berücksichtigen und mittels verhaltens- und verhältnispräventiver Maßnahmen die Hitze- und – soweit mit den gleichen Maßnahmen möglich – die UV-Exposition zu reduzieren, um hitzebedingten Erkrankungen und möglichen Todesfällen vorzubeugen. Die Stadtverwaltung hat hierzu einen Hitzeaktionsplan (siehe Anlage) erstellt.

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

Zur Planung und Umsetzung des Hitzeaktionsplans wurde eine Steuerungsgruppe (HAP-Steuerungsgruppe) installiert. Koordiniert wird diese durch das Sachgebiet Kommunale Gesundheitsförderung im Amt für Sport und Gesundheitsförderung. Weitere Teilnehmende der HAP-Steuerungsgruppe sind Vertreter*innen der Fachbereiche (siehe Tabelle 1 Mitglieder der HAP-Steuerungsgruppe im Hitzeaktionsplan S. 10f).
Vorbereitend zur Erstellung des Hitzeaktionsplans wurde von den beteiligten Fachbereichen ein ämterübergreifender Maßnahmenkatalog erstellt, welche den inhaltlichen Kern des Hitzeaktionsplans bildet (siehe Maßnahmen S. 14ff im Hitzeaktionsplan). Die Maßnahmen werden in drei Maßnahmenformen eingeteilt: langfristige (meist bauliche/infrastrukturelle Maßnahmen), Maßnahmen, die vorbereitend auf den Sommer umgesetzt werden sowie ad-hoc-Maßnahmen, die im Falle einer Hitzewarnung des Deutschen Wetterdienstes (DWD) umgesetzt werden (Hitzewarnstufen des DWD siehe Seite 12 im Hitzeaktionsplan). Maßnahmenverantwortliche, die ad-hoc-Maßnahmen

umsetzen haben den Hitzewarn-Newsletter des DWD abonniert. Die Maßnahmen werden selbstverantwortlich von den Fachbereichen umgesetzt.

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

Die HAP-Steuerungsgruppe tagt zweimal jährlich. Einmal vorbereitend auf den Sommer sowie einmal im Herbst, um die Maßnahmen evtl. anzupassen und zu evaluieren.
Im nächsten Schritt wird eine Hitze-Homepage erstellt, die allgemeine Verhaltenstipps gibt sowie Verlinkungen zu Informationen für bestimmte Zielgruppen enthält. Des Weiteren sollen Trinkbrunnen und Refill-Stationen im Stadtbereich in einer Karte gekennzeichnet werden.

Die dargestellten Maßnahmen im Hitzeaktionsplan sind Maßnahmen, die die Fachbereiche im Bereich des Hitzeschutzes aktuell leisten können. Sollten weiterführendere und tiefgreifendere Maßnahmen gewünscht werden, werden personelle und finanzielle Ressourcen zur Planung und Umsetzung benötigt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

X *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
X sind nicht vorhanden

Anlagen: Hitzeaktionsplan Stadt Erlangen
ÖDP Antrag 130/2022

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 14

Stadt Erlangen

Hitzeaktionsplan der Stadt Erlangen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2

Tabellenverzeichnis 3

TEIL 1 Einführung Hitzeaktionsplan 4

1.1 Einleitung 4

1.2 Klimawandelfolgen in Erlangen 4

1.3 Gesundheitliche Risiken 5

1.4 Ziele des Hitzeaktionsplans 7

1.5 Umsetzung des Erlanger Hitzeaktionsplans 8

1.6 Inkraftsetzung und Geltungsbereich 12

TEIL 2 Maßnahmen 13

2.1 Maßnahmenformen 13

2.2 Maßnahmen des Erlanger Hitzeaktionsplans 14

2.3 Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept 21

Anhang 22

Literaturverzeichnis 22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Mitglieder und Maßnahmenverantwortliche der HAP-Steuerungsgruppe der Stadt Erlangen 11

Tabelle 2 Hitzewarnstufen des DWD 12

Tabelle 3 Maßnahmen des Erlanger Hitzeaktionsplans 20

Tabelle 4 Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept 21

TEIL 1 Einführung Hitzeaktionsplan

1.1 Einleitung

Die Sommer in Erlangen werden spürbar heißer und Hitzeperioden länger. Die Zahl der heißen Tage (maximale Tagestemperatur ≥ 30 °C) hat sich in der Stadt in den letzten 50 Jahren im Jahresmittel knapp verdoppelt. Bis zur Jahrhundertwende ist eine Verdreifachung des jetzigen Werts auf durchschnittlich 40 Hitzetage im Jahr prognostiziert.[1] Alarmierend ist, dass dieser Wert lediglich den Durchschnitt abbildet und in manchen Sommern deutlich höhere Zahlen zu erwarten sind. Gerade in Städten ist Hitze für den Menschen dabei besonders belastend, da durch starke Bebauung die Erhitzung verstärkt und die nächtliche Abkühlung behindert wird. Die Zunahme heißer Tage und länger andauernder Hitzewellen führen zu einer Erhöhung der gesundheitlichen Gefährdung des menschlichen Organismus. Es kommt zu einer Häufung hitzebedingter Erkrankungs- und Todesfälle, insbesondere bei vulnerablen Personengruppen, wie älteren und kranken Menschen, Kleinkindern, Säuglingen oder Personen, die im Freien schwer körperlich arbeiten.[2]

1.2 Klimawandelfolgen in Erlangen

Im Klimaanpassungskonzept der Stadt Erlangen (2019) wurde eine Prognose der Klimawandelfolgen in Erlangen erstellt. Sie zeigt für die Jahresmitteltemperaturen einen signifikanten Anstieg bis zum Ende des Jahrhunderts. Dieser Anstieg tritt in allen Monaten des Jahres auf.

Die Erwärmung wirkt sich ebenfalls auf die sogenannten thermischen Kenntage in Erlangen aus: die Anzahl an Sommertagen (über 25 °C), heißen Tagen (über 30 °C) und Tropennächten (keine

[1] Vgl. GEO-NET Umweltconsulting GmbH und MUST Städtebau GmbH (2019, S. 11–15)
[2] Vgl. Muth (2020)

Abkühlung unter 20 °C) wird deutlich zunehmen, die Frost- und Eistage werden abnehmen. Weiterhin ist zu erwarten, dass die Länge und Intensität der Hitzeperioden zunehmen werden.

Die jährlichen Niederschlagsmengen tendieren zu einem leichten Anstieg. Dabei zeigen sich auffallende Änderungen im Jahresgang mit einer Tendenz zu geringeren Niederschlagsmengen im Sommer und höheren Niederschlagsmengen im Winter und Frühjahr. Die Temperaturzunahme bewirkt zunehmende Verdunstungsraten, die vornehmlich in den Sommermonaten zu einem Rückgang des natürlichen Wasserdargebots führen können. Im Zusammenhang mit der Temperaturzunahme, der Verlängerung von Hitzeperioden und der erkennbaren Niederschlagsverschiebung muss besonders in den Sommermonaten zunehmend mit erhöhter Trockenheit gerechnet werden.[3]

Die Aussagen zu Starkregenereignissen sind sehr unsicher, es ist aber anzunehmen, dass auch extreme Starkregenereignisse häufiger auftreten werden. Dies bedeutet, dass bei wenig veränderten oder gar zunehmenden Jahresniederschlagssummen die Häufigkeit von Tagen mit Niederschlag im Mittel abnimmt, die Niederschlagsintensität jedoch zunimmt.

Die Änderungen der Auftrittshäufigkeit von Stürmen sind sehr gering und statistisch nicht signifikant. Unabhängig davon ist die bereits heute beobachtbare und vor allem auch erfahrbare Sturmtätigkeit ein ernst zu nehmender und nicht zu unterschätzender Faktor.

1.3 Gesundheitliche Risiken

Hitzeereignisse stellen bereits in kurzer zeitlicher Ausprägung eine extreme Herausforderung für den menschlichen Organismus dar. Während länger anhaltenden Hitzeperioden mit Tropennächten fehlt zudem die Erholungsphase für den Körper. So verschärfen sich gesundheitliche Gefahren nochmals deutlich.[4]

[3] Vgl. GEO-NET Umweltconsulting GmbH und MUST Städtebau GmbH (2019, S. 6–23)
[4] Vgl. Umweltbundesamt (2023)

Allgemein wird durch Hitze das Herz-Kreislauf-System stärker belastet und koronare und vaskuläre Probleme können auftreten. Dehydration als Folge von Wasser- und Elektrolytverlust erhöht außerdem das Risiko auf Thrombose und Herzinfarkt zusätzlich. Eine hohe Wärmebelastung und starke Sonneneinstrahlung können des Weiteren zu Erschöpfungserscheinung, Hitzekrämpfen, Hitzeschlag oder Sonnenstichen führen. Auch die Atemwege werden durch erhöhte Ozondichte an der Erdoberfläche und verstärkten und längeren Pollenflug mehr belastet. Nicht zu vernachlässigen sind zudem die Auswirkungen auf die mentale Gesundheit. [5,6]

Hitze hat folglich einen multidimensionalen Einfluss auf Krankheitsbilder, der nicht unbeachtlich ist: Während Hitzeepisoden werden Arztleistungen und Rettungsdienste vermehrt in Anspruch genommen.[7] Im Sommer 2022 wurden außerdem bundesweit 4.500 zusätzliche Sterbefälle verzeichnet, die durch Hitze bedingt waren.[8]

Die Höhe der Belastung durch Hitze ist von Mensch zu Mensch unterschiedlich und von mehreren Faktoren abhängig: Alter, Geschlecht, Gesundheitszustand und Medikation sowie die Anpassungsfähigkeit und -möglichkeit tragen zur individuellen Vulnerabilität bei. Auch die Arbeits- und Wohnsituation ist gerade in Städten sehr entscheidend.[9]

Besonders gefährdet sind folgende Menschengruppen:

- Menschen mit Vorerkrankung
- Pflegebedürftige
- Alleinlebende ältere Menschen
- Menschen mit körperlicher und geistiger Behinderung
- Schwangere
- Säuglinge und Kleinkinder
- Menschen, die im Freien arbeiten

[5] Vgl. Bunz und Mücke (2017, S. 632f)
[6] Vgl. Quartucci (2022, S.6)
[7] Vgl. Wasem et al. (2019, S. 52)
[8] Vgl. Winkler et al. (2022, S. 2)
[9] Vgl. Bunz und Mücke (2017, S. 632f)

- Obdachlose
- Alkohol- oder drogenabhängige Menschen

1.4 Ziele des Hitzeaktionsplans

Nach den Handlungsempfehlungen des Bundesumweltministeriums für die Erstellung von Hitzeaktionsplänen zum Schutz der menschlichen Gesundheit ist das Ziel eines solchen Plans, „mittels verhaltens- und verhältnispräventiver Maßnahmen die Hitze- und – soweit mit den gleichen Maßnahmen möglich – die UV-Exposition zu reduzieren, um hitze- und UV-bedingten Erkrankungen und möglichen Todesfällen vorzubeugen.“[10]

Hitzeaktionspläne sind somit eine geeignete Grundlage, um präventive wie auch akute Kommunikationsstrategien bei extremen Hitzeereignissen festzuschreiben, um einen angemessenen Schutz der Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern im Falle akuter Hitzeereignisse zu ermöglichen. In ihm sind klare Kommunikationsstrategien und Verantwortlichkeiten festgelegt, durch welche vor dem Sommer und während extremer Hitzeepisoden verhältnis- und verhaltensorientierte Maßnahmen rechtzeitig aktiviert werden. So können negative Hitzeeinflüsse verhindert bzw. eingedämmt werden. Die zwei Kernstrategien sind dabei die Sensibilisierung und die Unterstützung der Bevölkerung. Das Ziel ist es, negativen gesundheitlichen Folgen von Hitze durch präventive Maßnahmen und Informationsangebote vorzubeugen.

Die acht Kernelemente eines Hitzeaktionsplans umfassen laut Weltgesundheitsorganisation (WHO)[11]:

- Zentrale Koordinierung und interdisziplinäre Zusammenarbeit
- Nutzung eines Hitzewarnsystems
- Information und Kommunikation

[10] Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2017)
[11] Vgl. Matthies (2008)

- Reduzierung der Hitze in Innenräumen
- Besondere Beachtung von Risikogruppen
- Vorbereitung der Gesundheits- und Sozialsysteme
- Langfristige Stadtplanung und Bauwesen
- Monitoring und Evaluation der Maßnahmen

1.5 Umsetzung des Erlanger Hitzeaktionsplans

Zur Planung und Umsetzung des Hitzeaktionsplans wurde eine Steuerungsgruppe (nachfolgend HAP-Steuerungsgruppe) installiert. Koordiniert wird diese durch das Sachgebiet Kommunale Gesundheitsförderung im Amt für Sport und Gesundheitsförderung. Weitere Teilnehmende der HAP-Steuerungsgruppe sind Vertreter*innen verschiedener Fachämter (Maßnahmenverantwortliche) (siehe Tabelle 1).

Die HAP-Steuerungsgruppe hat vorbereitend zum Hitzeaktionsplan einen ämterübergreifenden Maßnahmenplan entwickelt (siehe **TEIL 2 Maßnahmen**). Die Umsetzung dieser Maßnahmen durch die Fachämter ist der Kern des Hitzeaktionsplans.

Mit Inkrafttreten des Erlanger Hitzeaktionsplans tagt die HAP-Steuerungsgruppe mindestens zweimal jährlich. Um die Funktionalität der Maßnahmen des Hitzeaktionsplans sicherzustellen, wird ein Treffen vor dem Sommer (spätestens Ende April) einberufen. In diesem werden die Maßnahmen überprüft und wenn erforderlich aktualisiert. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse werden berücksichtigt. Ein weiteres Treffen findet jährlich nach dem Sommer statt (z. B. im Oktober). Hier wird der Erfolg der umgesetzten Maßnahmen besprochen und evaluiert. Die Evaluation der ergriffenen Maßnahmen und der Kommunikationskaskade erfolgt u. a. zu folgenden Fragestellungen:

- notwendige Ergänzungen und Priorisierungen von Maßnahmen
- Aktualität und Verfügbarkeit des Informationsmaterials
- Qualität und Art der Zugänge zu den Zielgruppen

Bei Bedarf können zusätzliche Treffen der Steuerungsgruppe angesetzt werden.

Alle Maßnahmenverantwortliche, die bei einem akuten Hitzeereignis ad-hoc-Maßnahmen umsetzen, bestimmen eine Vertretung, die bei Abwesenheit die jeweiligen Aufgaben übernimmt.

AMT	MASSNAHMEN-VERANTWORT-LICHE(R)	KONTAKT	STELLVERTRETUNG	FUNKTION
AMT FÜR SPORT UND GESUNDHEITSFÖR-DERUNG (52)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	KOORDINIE-RUNG
AMT FÜR UMWELT-SCHUTZ UND ENER-GIEFRAGEN (31)				STEUERUNGS-GRUPPE
PERSONAL- UND OR-GANISATIONSAMT (11)				STEUERUNGS-GRUPPE
BÜRGERMEISTER- UND PRESSEAMT (13)				STEUERUNGS-GRUPPE
BÜRO FÜR CHANCEN-GLEICHHEIT UND VIELFALT (13-3)				STEUERUNGS-GRUPPE
AMT FÜR BRAND- UND KATASTRO-PHENSCHUTZ (37)				STEUERUNGS-GRUPPE
SCHULVERWAL-TUNGSAMT (40)				STEUERUNGS-GRUPPE
AMT FÜR STADTTEIL-ARBEIT (41)				STEUERUNGS-GRUPPE
SOZIALAMT (50)				STEUERUNGS-GRUPPE
STADTJUGENDAMT (51)				STEUERUNGS-GRUPPE

AMT FÜR STADTPLANUNG UND MOBILITÄT (61)	[redacted]	[redacted]		STEUERUNGS-GRUPPE

Tabelle 1 Mitglieder und Maßnahmenverantwortliche der HAP-Steuerungsgruppe der Stadt Erlangen

1.6 Inkraftsetzung und Geltungsbereich

Der Hitzeaktionsplan wird mit sofortiger Wirkung in Kraft gesetzt. Er gilt für die Stadt Erlangen und regelt die Zuständigkeiten zur Umsetzung spezifischer Maßnahmen zum Bevölkerungsschutz,

1) die im Falle einer Hitzewarnung des Deutschen Wetterdienstes ausgelöst werden und solche,
2) die unabhängig von der Hitzewarnung vorbereitend vor dem Sommer durchgeführt und die langfristig geplant werden.

Der ad-hoc-Maßnahmenteil des Hitzeaktionsplans wurde auf Basis des Hitzewarnsystems des Deutschen Wetterdienstes (DWD) ausgearbeitet.

Dabei wird in zwei Warnstufen unterschieden:

HITZEWARNSTUFE I: „STARKE WÄRMEBELASTUNG“	Gefühlte Temperatur an zwei Tagen in Folge über 32 °C, zusätzlich nur geringe nächtliche Abkühlung
HITZEWARNSTUFE II: „EXTREME WÄRMEBELASTUNG“	Gefühlte Temperatur über 38 °C am frühen Nachmittag

Tabelle 2 Hitzewarnstufen des DWD[12]

Die Warnungen gelten grundsätzlich für einen ganzen Tag und damit auch für die Nachtsituation. Kommunikationsbasis ist der Hitzewarn-Newsletter des DWD (dwd.de/newsletter).[13] Alle Maßnahmenverantwortlichen, die bei einer Wetterwarnung des DWD ad-hoc-Maßnahmen umsetzen, haben den Newsletter abonniert.

Die Fachämter (Maßnahmenverantwortlichen) setzen die Maßnahmen ihres Fachbereiches selbstständig und selbstverantwortlich um.

[12] Vgl. Deutscher Wetterdienst (2023a)
[13] Vgl. Deutscher Wetterdienst (2023b)

TEIL 2 Maßnahmen

2.1 Maßnahmenformen

Die Maßnahmen des Hitzeaktionsplans umfassen unterschiedliche Zeithorizonte – von langfristiger Planung über konkrete Vorbereitungen vor dem Sommer bis hin zu speziellen Maßnahmen während akuter Hitzewellen.

Die Maßnahmen werden den folgenden drei Kategorien zugeordnet:

MAßNAHMENFORM 1	Langfristige Maßnahmen
MAßNAHMENFORM 2	Vorbereitende Maßnahmen vor dem Sommer
MAßNAHMENFORM 3	ad-hoc Maßnahmen (bei Hitzewarnstufe 1 des DWD)

Nachfolgend werden die Maßnahmen des Erlanger Hitzeaktionsplans, geordnet nach Ämterzuständigkeit, dargestellt. Die Fachämter (Maßnahmenverantwortliche) setzen die Maßnahmen ihres Fachbereiches selbstständig und selbstverantwortlich um.

2.2 Maßnahmen des Erlanger Hitzeaktionsplans

Fachbereich	MASSNAHMENFORM 1: LANGFRISTIG	MASSNAHMENFORM 2: VORBEREITEND	MASSNAHMENFORM 3: AD-HOC (bei Hitzewarnstufe 1 des DWD)
PERSONAL- UND ORGANISATIONSAMT (11)		Information zur Bereitstellung von Getränken und der Verwendung von Sonnenschutz beim Arbeiten im Freien	Information im Intranet zum Verhalten bei anhaltender und/oder starker Hitze geben
		Hitzeanpassung als Bestandteil der Gefährdungsbeurteilung	Option für mobiles Arbeiten und/oder Telearbeit anbieten
			Änderung von Arbeitszeiten für das Arbeiten im Freien, sofern keine es keine Gleitzeit gibt
BÜRGERMEISTER UND PRESSEAMT (13-1)	Aufbau einer Website zum Thema Hitze mit Downloadoptionen: - Karte mit Kennzeichnung von Trinkwasserspendern - Verhaltenstipps für verschiedene Zielgruppen (fachlicher Input der Homepage durch Amt 52) Hinweis: Übersetzungen in verschiedene Sprachen möglich	Verhaltenshinweise bei Hitze im Newsletter der Stadt, Stadtzeitung, Social Media	Verlinkung der Hitzehomepage auf Startseite der Homepage der Stadt Erlangen
		Druck eines Flyers zur Auslage in diversen Einrichtungen (Stadtteilhäuser, Rathaus, Gewobau etc.)	

BÜRO FÜR CHANCENGLEICHHEIT (13-3)	vielfaltssensible Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit mit 13-1	Weitergabe und Verteilung von Informationen zu Verhaltenstipps über Netzwerke und Verteiler von 13-3	
	Beratung bei Partizipationsprozessen hinsichtlich der Frage nach (weiteren oder spezifischen) Bedarfen		
	Beratung zu Barrierefreiheit von Maßnahmen		
AMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND ENERGIEFRAGEN (31)	Einbringung von Hitzevermeidungs-Aspekten in Planverfahren bei Beteiligung		
	Strategische Weiterentwicklung des KlAK, ggf. im Hinblick auf langfristige Maßnahmen zum HAP		
AMT FÜR BRAND- UND KATASTROPHENSCHUTZ (37)		Erstellung von allgemeinen Infobeiträgen über Risiken sowie Verhaltenstipps bei Hitze	Bei erster Hitzewelle im Jahr Posten von Verhaltenstipps auf Social-Media-Kanälen der Feuerwehr (Instagram, Facebook, Twitter, evtl. Website); ab Hitzewarnstufe 2 Informationen über das Hitzeereignis wird auf den Social-Media-Kanälen der Feuerwehr gepostet
		Verweisung auf tagesaktuelle Detailinfos über Bekanntmachung der Website des DWDs	

SCHULVERWALTUNGSAMT (40)	Für die Anschaffung von Trinkwasserspendern durch die Schulen wird ein Zuschuss gewährt, sofern Mittel vorhanden sind; die jährlichen Wartungskosten werden übernommen		Weiterleitung der Hitzewarnung des DWD mit beigefügten Informationen zu richtigen Verhaltensweisen bei Hitze (mit der Möglichkeit diese in den Schulen auszuhängen/darauf aufmerksam zu machen)
	Entsiegelung/Beschattung der Pausenhöfe: in Abstimmung mit den Schulen; GME sowie Abteilung Stadtgrün werden Pausenhöfe entsiegelt, Baumpflanzungen vorgenommen und Sitzelemente in Schattenbereichen eingebaut: auf Wunsch der Schulen auch Errichtung grüner Klassenzimmer		
AMT FÜR STADTTEILARBEIT (41)	Weitere Beschattungsmöglichkeiten für die Außenbereiche der Stadtteilzentren prüfen	Auslage von Flyern mit Verhaltenstipps in den Stadtteilzentren ab Mai/Juni	Verlinkung der Hitze-Homepage auf die Homepage des Amts für Stadtteilarbeit
		Soweit möglich Sprechstunden/Beratung in die kühleren Tageszeiten verlegen	Bei akuter Hitzeperiode gezielt ältere Menschen in den Stadtteilzentren auf den Flyer mit den Verhaltenstipps hinweisen
		Veranstaltungen/Angeboten für ältere Menschen in den Sommermonaten in die zeitigeren Vormittagsstunden verlegen	Aushang mit Verhaltenstipps vor/in den Stadtteilzentren

			In den kühleren Phasen die Stadtteilzentren durchlüften und mindestens Wasserflaschen/-karaffen bereitstellen
SOZIALAMT (50) **502 - FLÜCHTLINGS- UND INTEGRATIONSBERATUNG, UNTERKUNFTSVERWALTUNG** **503-2, 503-4 WOHNUNGSLOSENHILFE, SOZIALPÄDAGOGISCHER DIENST BEI WOHNUNGSNOTFÄLLEN**		Auslage oder Aushänge bzw. Weitergabe von Info-Material und Verhaltenstipps bei Hitzeereignissen in Gemeinschaftsunterkünften für geflüchtete Menschen bzw. Verfügungswohnungen; Infoweitergabe über Möglichkeiten zum Aufenthalt in kühlen Räumen, Grünanlagen etc. [notwendig sind mehrsprachige Informationen (z.B. türkisch, arabisch, ukrainisch) und Informationen in einfacher Sprache] Hinweis: Unterstützung für Übersetzungen durch Flüchtlings- und Integrationsberatung möglich	Hinweis auf die Informationsmaterialien; nach Möglichkeit persönliche Ansprache
SOZIALAMT (50) **504 - SENIORENAMT / SENIORENANLAUFSTELLEN / SENIORENQUARTIERS-ARBEIT / BERATUNGSSTELLEN DES**		Weitergabe von Übersichten an vulnerable Personen über Stellen, an denen es Wasserspender / Trinkbrunnen, Toiletten gibt	je nach Möglichkeit zeitliche Verschiebung von Veranstaltungen in kühlere Tageszeiten, ins Freie mit Schatten oder Absage von Veranstaltungen an Tagen mit hoher Hitze ab 32°C

SENIORENAMTES (WOHNBERATUNG, PFLEGESTÜTZPUNKT, BERATUNG FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG)		Weitergabe von Informationen und Verhaltenstipps bei Hitzeereignissen, z.B. durch Weitergabe in Gruppen oder Auslage von Info-Material und Aushänge in quartiersbezogenen Seniorenanlaufstellen oder in Beratungsstellen	ggfs. persönliche Ansprache von Älteren bzw. ihren An- und Zugehörigen, insbesondere ältere Menschen mit Vorerkrankungen, chronischen Erkrankungen, dementiellen Erkrankungen, mobilitätseingeschränkte Ältere;
		Veranstaltungen zu Verhaltenstipps für ältere Menschen bei Hitzeereignissen; ggfs. auch in Kooperation mit lokalen Akteuren (z.B. Nutzung kühler Veranstaltungsräume)	Beratungssituation: zeitliche Terminplanung (morgens), ggf. Hausbesuche; Anbieten von Getränken in Beratungsräumen; nur morgens lüften (bzw. nur wenn es draußen kühler als drinnen ist)
STADTJUGENDAMT (51)	Prüfung des Sonnenschutzes in Bestandeinrichtungen und Schwerpunktbetrachtung der Bauprojekte in Bezug auf Klimaanpassungsmaßnahmen; Grünplanung für Außenanlagen der Einrichtungen anpassen	Sensibilisierung und Schulungen der Mitarbeitenden für Sonnen- und Hitzeschutz für (Klein-)Kinder sowie für Mitarbeitende selbst	Räumliche Situation: - Wasserflaschen/ Wasserspender sowie Ventilatoren werden in den Kindertageseinrichtungen zur Verfügung gestellt
		Auslage von Flyern zu Informationen und Verhaltenstipps bei Hitzeereignissen und weiteren Materialien/Aushängen in den Einrichtungen (Kindertageseinrichtungen, Spiel- und Lernstuben, Familienstützpunkten, Familienpädagogischen Einrichtungen u.a. Einrichtungen des Stadtjugendamtes) sowie regelmäßiger Verweis auf die Hitzehomepage mit weiteren Materialien	Weiterleitung der DWD-Hitzewarnung an die Einrichtungen mit Hinweis auf die Verhaltenstipps, Informationen zum „richtigen“ Lüften (nur morgens lüften bzw. nur wenn es draußen kühler als drinnen ist) und Empfehlungen zur Nutzung des Außengeländes

		Empfehlung der Nutzung des Außengeländes von Kindertageseinrichtungen an Hitzetagen nur in den Morgenstunden/am Vormittag	Sonnenschutzcreme und Kopfbedeckung werden zur Verfügung gestellt (für Mitarbeiter*innen sowie Kinder)
		Verbesserung von Beschattungen auf dem Außengelände der Einrichtungen in Absprache mit dem Amt für Gebäudemanagement	Mitarbeiter*innen werden über den Umgang mit Hitze und Arbeitsschutzvorgaben informiert (Verweis auf Informationen im Mitarbeiter-Portal der Stadt Erlangen); Mitarbeitende ohne Mailadressen erhalten diese Information von den Einrichtungsleitungen
AMT FÜR SPORT UND GESUNDHEITSFÖRDERUNG (52) **KOORDINIERUNG**	Organisation des Steuerungskreises, Einberufung und Organisation der Steuerungssitzungen	Recherche nach neuen Erkenntnissen der Wissenschaft in Bezug auf gesundheitliche Aspekte sowie Handlungsempfehlungen	
	Aktualisierung des Hitzeaktionsplans, Prüfung und Bearbeitung von Verbesserungsvorschlägen	Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Links auf der Hitzehomepage; inhaltliche Aktualisierung der Homepage und Verlinkungen	
	Inhaltlicher Aufbau der Hitzehomepage	Weitergabe von Neuerungen und Handlungsempfehlungen an die Akteure des Steuerungskreises	
AMT FÜR STADTPLANUNG UND MOBILITÄT (61)	Auf Ebene der Flächennutzungsplanung erfolgen die strategische Freihaltung von Kaltluftentstehungsgebieten und Abflussbahnen von		

	Bebauung und Darstellungen zur Ein- und Durchgrünung von Siedlungsgebieten.		
	Über die Bebauungsplanung können z.B. Baumerhaltung und –neupflanzungen sowie Dach- und Fassadenbegrünungen, versickerungsfähige Beläge, sowie Grün- oder Wasserflächen festgesetzt werden.		
	In der Objektplanung werden diese Ansätze konkretisiert, pilothaft wird hier der „Klimaplatz“ Zollhausplatz umgesetzt (z.B. Bepflanzung, Verschattung, Klimaduschen). Des Weiteren wurde aktuell eine Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen vorgelegt.		

Tabelle 3 Maßnahmen des Erlanger Hitzeaktionsplans

2.3 Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept

Neben einigen Maßnahmen aus dem Hitzeaktionsplan gibt es mit dem Klimaanpassungskonzept (KlAK) in der Stadt Erlangen bereits Prozesse zur langfristigen Bekämpfung der Stadterwärmung und weiteren Klimawandelfolgen.[14] Das Konzept wurde 2019 fertiggestellt enthält aufbauend auf einer Betroffenheitsanalyse zwölf Maßnahmen mit dem Ziel, die Stadt Erlangen an das sich verändernde Klima anzupassen. Dabei können zehn der zwölf Maßnahmen der Hitzebekämpfung zugeordnet werden.[15]

	Maßnahme	**Bezug zu Hitze**
M1	Verschattung öffentlicher Räume	**X**
M2	Konzept zur Pflege und zum Schutz von Bäumen und zur Schaffung neuer Baumstandorte	**X**
M3	Klimaangepasste Planung, Herstellung und Unterhaltung von Verkehrsflächen	**X**
M4	Umsetzung des Schwammstadtprinzips (lokale Nutzung des Regenwassers) bei Neuplanungen	**X**
M5	Erhaltung und Schaffung zusätzlicher Rotationsflächen für das Abwassersystem	
M6	Erstellung einer Starkregengefahrenkarte	
M7	Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des Innenraumklimas in öffentlichen Gebäuden	**X**
M8	Kampagne zur Dach-, Fassaden- und Innenhofbegrünung	**X**
M9	Klimagerechte Grünflächenentwicklung	**X**
M10	Erstellung und konsequente Umsetzung der Freiflächengestaltungssatzung	**X**
M11	Klimagerechte Waldentwicklung	**X**
M12	Schaffung naturnaher und klimagerechter Wasserflächen	**X**

Tabelle 4 Maßnahmen aus dem Klimaanpassungskonzept

Weitere Informationen zum Klimaanpassungskonzept gibt es hier.

[14] Vgl. Stadt Erlangen (2023)
[15] Vgl. GEO-NET Umweltconsulting GmbH und MUST Städtebau GmbH (2019, S. 50–74)

Anhang

Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. (2017). *Handlungsempfehlungen für die Erstellung von Hitzeaktionsplänen zum Schutz der menschlichen Gesundheit*. https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/hap_handlungsempfehlungen_bf.pdf

Bunz, M. & Mücke, H.-G. (2017). Klimawandel – physische und psychische Folgen [Climate change - physical and mental consequences]. *Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz*, *60*(6), 632–639. https://doi.org/10.1007/s00103-017-2548-3

Deutscher Wetterdienst. (2023a, 31. März). *Hitze und UV-Warnung*. https://www.dwd.de/DE/wetter/warnungen_aktuell/kriterien/uv_hitze_warnungen.html

Deutscher Wetterdienst. (2023b, 31. März). *Wetter und Klima - Deutscher Wetterdienst - Hitzewarnungen*. https://www.dwd.de/DE/service/newsletter/form/hitzewarnungen/hitzewarnungen_node.html;jsessionid=3927FE8A78DCBC815318773492E1FD38.live21071

GEO-NET Umweltconsulting GmbH und MUST Städtebau GmbH. (2019). *Klimaanpassungskonzept - Teil A: Klimaanpassungsstrategie*. https://erlangen.de/uwao-api/faila/files/bypath/Dokumente/PDF-Formulare/31_Umweltamt/31klima_B_Klimaanpassungskonzept_Stadt_Erlangen_Teil_A.pdf?tn=1&q=normal&s=list

Matthies, F. (Hrsg.). (2008). *Euro Nonserial Publication*. *Heat-health action plans: Guidance*. World Health Organization, Europe. https://www.who.int/publications/i/item/9789289071918

Muth, C. M. (2020). Hitzeerkrankungen. *Notfall + Rettungsmedizin*, *23*(4), 299–312. https://doi.org/10.1007/s10049-020-00716-5

Stadt Erlangen. (2023, 3. April). *Klimaanpassungskonzept*. https://erlangen.de/aktuelles/klimaanpassungskonzept-der-stadt-erlangen

Umweltbundesamt. (2023, 31. März). *Gesundheitsrisiken durch Hitze*. https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/gesundheitsrisiken-durch-hitze#hitzeperioden

Wasem, J., Richter, A.-K. & Schillo, S. (2019). *Untersuchung des Einflusses von Hitze auf Morbidität*. https://www.bundesgesundheitsministerium.de/service/publikationen/details/untersuchung-des-einflusses-von-hitze-auf-morbiditaet-forschungsvorhaben-der-universitaet-duisburg-essen.html

Winkler, M., Seedat, J. & Monning, H. (2022). Hitzebedingte Mortalität in Deutschland 2022. *Epidemiologisches Bulletin*(42), 1–16. https://www.rki.de/DE/Content/Infekt/EpidBull/Archiv/2022/Ausgaben/42_22.pdf?__blob=publicationFile

Ö 14

ÖDP-Fraktion im Erlanger Stadtrat

An den
Oberbürgermeister der Stadt Erlan
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	**26.07.2022**
Antragsnr.:	**130/2022**
Verteiler:	**OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat:	**I/52**
mit Referat:	

Erlangen, den 25. Juli 2022

ÖDP-Dringlichkeitsantrag zur Erlanger Stadtratssitzung am 28. Juli 2022: Erstellung eines Erlanger Hitzeaktionsplans – zügige Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz unserer Erlanger Bevölkerung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

es wird heiß und heißer – auch in Erlangen. Die Gefahren für die Bürgerinnen und Bürger sind hoch, insbesondere für ältere Menschen, Kleinkinder, Personen mit chronischen oder psychischen Erkrankungen, Obdachlose, Schwangere und Personen, die im Freien arbeiten.

In Deutschland gab es in den letzten Jahren mehrere tausend Hitzetote Deshalb beantragen wir …

1. … einen Erlanger Hitzeaktionsplan. Hierbei sollen kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet werden, die zum Schutz unserer Bevölkerung beitragen können.

2. … die Einbindung unserer Erlanger Bevölkerung: Neben den von der Stadt entwickelten Vorschlägen und Maßnahmen könnte auch unsere Erlanger Bevölkerung aktiv mit eingebunden werden. Dazu sollen unsere Bürgerinnen und Bürger Vorschläge einreichen können, welche Maßnahmen sie für ihren Stadtteil oder auch stadtweit für erforderlich halten. Zum anderen können sie dabei angeben, wie sie sich u.U. selbst bei der Umsetzung von Ideen einbringen können / wollen.

3. … die Veröffentlichung dieses Erlanger Hitzeaktionsplans und der entsprechenden Maßnahmen. Diese sollten zeitnah durch die Stadt veröffentlicht und beworben werden. Dies könnte auch, aber eben nicht nur, über die Stadtteil- und Ortsteilbeiräte erfolgen.

Ökologisch-Demokratische Partei Erlangen

ÖDP-Stadtratsfraktion:

Joachim Jarosch (Vors.)

Frank Höppel

Barbara Grille M.A.

Adresse:
Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Fon & Fax: 09131/ 86-2493
E-Mail: oedp@erlangen.de
www.oedp-erlangen.de

Geschäftsführung:
Renate Lohmann

Sprechzeiten / Zimmer 128:
Dienstag 16.30 – 17.30 Uhr
Donnerstag 16.00 – 18.00 Uhr
oder nach Vereinbarung

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

Mahatma Gandhi

Kurzfristige Maßnahme können u.a. sein …

- … die Einrichtung von „Cooling Zones“, also frei zugängliche Gebäude im öffentlichen Raum, an denen sich vor allem vulnerable Menschen aufhalten können.
- … die zeitnahe Schaffung von mehr beschatteten Plätzen in der Öffentlichkeit.
- … das proaktive Aufsuchen vulnerabler Gruppen durch Betreuer*innen, um Dehydration und Verbrennungen aufgrund direkter Sonneneinstrahlung zu verhindern.
- … stadtweit aufgestellte „Heat-Toolboxes“ mit praktischen Informationen in verschiedenen Sprachen und Angebote wie Getränke für Menschen, die unter schwierigen sozioökonomischen Bedingungen leben.
- … allgemein bewusstseinsbildende Maßnahmen und Verhaltenstipps bei hohen Temperaturen.

Bei der Erstellung des Erlanger Hitzeaktionsplans sollen auch die Empfehlungen des Bundesgesundheitsamtes und des Bundesumweltamtes sowie die bereits in anderen Kommunen umgesetzten Hitzeaktionspläne berücksichtigt werden.

Mit Dank und ökologischen Grüßen

Joachim Jarosch	***Frank Höppel***	***Barbara Grille***
Stadtrat	**Stadtrat**	**Stadträtin**
ÖDP-Fraktionsvorsitzender		

Ö 15

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
II/BTM	Beteiligungsmanagement	**BTM/061/2023**

Erlanger Stadtwerke AG und Medical Valley Center GmbH: Wiederbesetzung der Aufsichtsratsmandate

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	17.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 13, Ref. III, ESTW, MVC

I. Antrag

1. Die Vertretung der Stadt Erlangen in der Hauptversammlung der ESTW AG wird beauftragt, die folgenden Personen für die nächste Amtszeit bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2026 erneut in den Aufsichtsrat zu wählen:

OB	Dr. Florian Janik
CSU	Dr. Kurt Höller Alexandra Wunderlich
SPD	Dr. Andreas Richter Aydan Eda Şimşek
GL	Eva Linhart
Ödp	Barbara Grille
Klimaliste	Prof. Dr. Martin Hundhausen

2. Herr Konrad Beugel, Referent für Wirtschaft und Finanzen und berufsmäßiger Stadtrat, wird erneut in den Aufsichtsrat der Medical Valley Center GmbH für dessen restliche Amtszeit bis zur ersten Gesellschafterversammlung nach Beginn der neuen Kommunalwahlperiode entsandt.

II. Begründung

1. Erlanger Stadtwerke AG

Der Aufsichtsrat der Erlanger Stadtwerke AG setzt sich gemäß Drittelbeteiligungsgesetz zusammen aus 8 Aufsichtsratsmitgliedern, die von der Aktionärin Stadt Erlangen gewählt werden und 4 Vertretungen der Belegschaft. Gemäß Aktiengesetz können Aufsichtsratsmitglieder nicht für länger als 5 Jahre bestellt werden, daher ist eine Neubestellung innerhalb der Kommunalwahlperiode erforderlich.

Die Amtszeit der derzeitigen städtischen Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Ordentlichen Hauptversammlung der ESTW AG am 28. Juli 2023. Auf Rückfrage haben die Fraktionen bestätigt, dass keine Veränderung in der Besetzung des Aufsichtsrats gewünscht wird.

Die Aufsichtsratsmitglieder werden gewählt für den Zeitraum von der Hauptversammlung am 28. Juli 2023 bis zu der Hauptversammlung im Jahr 2026, welche über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025 beschließt.

2. Medical Valley Center GmbH

Nach der im Jahr 2022 beurkundeten neuen Satzung der Medical Valley Center GmbH endet die Amtszeit des Aufsichtsrats künftig mit der ersten Gesellschafterversammlung, die auf den Beginn einer neuen Kommunalwahlperiode folgt.

Die letzte Entsendung von Herrn Beugel in den Aufsichtsrat der Medical Valley Center GmbH erfolgte im Jahr 2019 noch nach alter Satzung für 4 Jahre.

Herr Beugel ist daher für die restliche Amtszeit des amtierenden Aufsichtsrats neu zu entsenden.

2. 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 16

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
III/11	Personal- und Organisationsamt	**11/053/2023**

Projekt Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements - Abschlussbericht

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	17.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 14, Amt 24, EB 77

I. Antrag

1. Der Abschlussbericht zur Erstellung einer Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements bei der Stadt Erlangen der Fa. EcoLibro vom 01.03.2023 wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Einrichtung stadtweiter Verwaltungs-Kfz-Pools wird als Ergebnis der Fahrzeugbedarfsanalyse nicht weiterverfolgt.

3. Das derzeitige Konzept, die Voraussetzungen und der Prozess zur Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken werden geprüft und überarbeitet. In diesem Zuge wird die Realisierbarkeit der Einrichtung eines kleinen Pilot-Fahrzeugpools (z.B. 4 E-Fahrzeuge) am Rathausplatz geprüft.

II. Begründung

In einem Prüfungsbericht des Erlanger Revisionsamtes vom 30.09.2013 wurde die Empfehlung ausgesprochen, den dezentralen Fuhrpark der allgemeinen Verwaltung weitergehend auf Optimierungen zu prüfen. Zudem sollte die dienstliche Nutzung von Privat-Kfz sowie deren Attraktivität geprüft, Car-Sharing (mit Dienst-PKW) und auch die Nutzung von Lasten-E-Bikes bei den Optimierungsmöglichkeiten des Fuhrparkmanagements betrachtet werden. Die Ergebnisse des seit Juli 2019 durch Beauftragung der externen Mobilitätsberatungsfirma EcoLibro laufenden Projekts „Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements bei der Stadt Erlangen“ sollen als Grundlage und Schnittstelle für weitere Projekte und Entscheidungen dienen.

Konkrete Ziele dieses Projektes waren eine möglichst durchgängige Auslastung der Fahrzeuge, eine bedarfsgerechte Buchung und Nutzung des Fuhrparks sowie klare Zuständigkeiten in der Fuhrparkverwaltung. Neben ökonomischen Projektzielen wurden auch die Möglichkeiten für eine Reduktion des CO_2-Ausstoßes untersucht.

Der externe Partner EcoLibro hat neben einer Standortanalyse von 6 ausgewählten Standorten auch eine Wohnstandortanalyse von 4 ausgewählten Standorten vorgenommen.

Schwerpunkt des Projektes war aber die Untersuchung des Fuhrparks. Von 233 Dienstfahrzeugen konnten 131 Fahrzeuge (Nutzfahrzeuge wie z.B. Feuerwehrfahrzeuge wurden bereits ausgeschlossen), verteilt über 29 Einzelstandorte der Stadt Erlangen, näher betrachtet werden. Im

Rahmen einer Fuhrparkstrukturanalyse wurden verschiedene Fahrzeugdaten wie z.B. Fahrzeugart, Fahrzeugalter, Antriebsart, Kilometerstand etc. erhoben.

Zusätzlich wurde die Fahrleistung von 346 Privatfahrzeugen untersucht, die für dienstliche Zwecke genutzt werden. Die durchschnittliche Laufleistung pro Fahrzeug liegt in den meisten Ämtern unter 500 km/Jahr. Die mit Abstand höchste Fahrleistung erbringt hier das Amt 24 mit einer Jahresfahrleistung von ca. 68.000 km/Jahr.

In Ansätzen ist durch Beschaffung und Verwaltung eines Großteils der Dienstfahrzeuge beim EB77 bereits ein zentrales Fuhrparkmanagement vorhanden Die Beschaffung von Spezialfahrzeugen erfolgt teilweise auch durch die Fachämter selbst. Eine Überarbeitung der Dienstanweisung Kfz kann hier für klarere Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sorgen.

Zu 2. und 3. Keine Einrichtung von stadtweiten Fahrzeugpools, Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken und Einrichtung eines Test-Fahrzeugpools

In Abstimmung mit der Projektgruppe wurde festgelegt, welche der 131 Dienstfahrzeuge geeignet sind, diese durch einen einzurichtenden Fahrzeugpool zu ersetzen (poolingfähig). Diese wurden dann anhand von Fahrten eines bestimmten Untersuchungszeitraums im Rahmen einer Fahrzeugbedarfsanalyse untersucht.

Von den 131 Dienstfahrzeugen wurden nur wenige Fahrzeuge als poolingfähig beurteilt. Sowohl PKW als auch Transporter unterscheiden sich stark in ihrer Nutzungsart. Neben nicht poolingfähigen Kfz für Meister*innen und Kolonnenfahrzeugen werden viele Dienstfahrzeuge für eine Rufbereitschaft benötigt oder können aufgrund ihres Verwendungszwecks nicht von anderen Beschäftigtengruppen verwendet werden (z.B. wegen Kontamination der Fahrzeuge im Klärwerk).

Neben den Dienstfahrzeugen wurden auch 82 dienstlich genutzte Privatfahrzeuge mit hoher Laufleistung untersucht. Im weiteren Projektverlauf hat sich allerdings gezeigt, dass auch diese sehr unterschiedlich genutzt werden. Aus ökonomischen (Bereitstellung von Parkplätzen, Prozesskosten der Abrechnung, etc.) und ökologischen Gründen (fehlender Anreiz der Beschäftigten ÖPNV/Fahrrad für den Arbeitsweg zu nutzen) wird empfohlen, die Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken signifikant zu reduzieren. Das derzeitige Konzept, die Voraussetzungen und der Prozess zur Nutzung von Privatfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken sollen daher geprüft und überarbeitet werden. Zu berücksichtigen sind dabei weitere derzeit bereits laufende Vorhaben, wie z.B. die Überarbeitung der Parkplatzrichtlinien für Mitarbeiterparkplätze.

Die durchgeführten Analysen haben gezeigt, dass viele Standorte über eine so geringe Anzahl an poolingfähigen Dienstfahrzeugen bzw. dienstlich genutzten Privatfahrzeugen verfügen, dass ein Fahrzeugpooling keine nennenswerten Effekte erwarten ließe. Die ursprüngliche Zielsetzung, stadtweite Fahrzeugpools einzurichten, wird daher nicht weiterverfolgt.

Aufgrund der für einen Einzelstandort recht hohen Zahl an poolingfähigen Privatfahrzeugen (dienstlich genutzt) am Rathausplatz, konzentrierte sich eine weitere Untersuchung auf diesen Standort. Nach einer zweiten Fahrzeugbedarfsanalyse von 17 Privatfahrzeugen und 2 Dienstfahrzeugen am Rathausplatz wurden 3 Alternativszenarien für die Schaffung eines Fahrzeugpools vorgeschlagen:

IST-Szenario: Einsatz von 2 Dienstfahrzeugen (Amt 24) und 17 dienstlich genutzten Privat-PKWs (16 Fahrzeuge Amt 24; 1 Fahrzeug Amt 13)

Szenario 01: 3 E-Fahrzeuge und 1 konventionelles Fahrzeug im internen Pooling inkl. Spitzenlastabdeckung durch externes CarSharing sowie der Nutzung von 2 Pedelecs

Szenario 02: 3 E-Fahrzeuge und 1 konventionelles Fahrzeug im Corporate CarSharing inkl. Spitzenlastabdeckung durch externes CarSharing sowie der Nutzung von 2 Pedelecs

Szenario 03: 3 E-Fahrzeuge und 1 konventionelles Fahrzeug im Corporate CarSharing inkl. Spitzenlastabdeckung durch externes CarSharing sowie der Nutzung von 2 Pedelecs und Privat-PKW

Für die 3 Szenarien wurde anschließend eine Kostenvergleichsrechnung anhand von Vergleichs- und/oder Verbrauchswerten der Fahrzeuge vorgenommen:

Szenario	Kosten (€)	Kostenersparnis (%)	CO2-Ersparnis
IST	38.476 €		0%
01	38.646 €	0 %	43%
02	40.061 €	0 %	43%
03	39.208 €	0 %	41%

In der Kostenbetrachtung des IST-Zustandes zu den 3 möglichen Alternativszenarien ist keine bedeutende Ersparnis zu erkennen. Durch die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und E-Pedelecs könnten allerdings mind. 40% CO2- Emissionen eingespart werden.

Der in den 3 Szenarien vorgeschlagene Fahrzeugpool mit 4 Fahrzeugen ist allerdings ein Mindestbestand an Fahrzeugen. Berücksichtigt wurde hier nicht, dass es sich bei 18 der 19 poolingfähigen Fahrzeuge am Rathausplatz um Fahrzeuge des technischen Gebäudemanagements handelt. Die Planbarkeit dieser Fahrten ist nach Aussage des Amtes nur zu ca. 10% gegeben. Ein Fahrzeugpool mit nur 4 Fahrzeugen scheint daher für eine zuverlässige Durchführung erforderlicher und teils sehr kurzfristiger Fahrten recht knapp bemessen.

Die Szenarien 02 und 03 berücksichtigen zudem eine mögliche Vermietung von 3 Poolfahrzeugen an Beschäftigte der Stadt Erlangen. Neben der Tatsache, dass die zu erwartenden Gesamteinnahmen (1.490 € pro Jahr) in keinem Verhältnis zu dem Aufwand und den Risiken (defekte Fahrzeuge, Kontrollaufwand) stehen, hält der Bayerische Kommunale Prüfungsverband eine Vermietung von Fahrzeugen an Beschäftigte für unzulässig. Ein Fahrzeugverleih gehöre nicht zu den Aufgaben einer Stadtverwaltung. Zum anderen würde die Zurverfügungstellung von Fahrzeugen der Stadt einen geldwerten Vorteil für die Mitarbeiter darstellen, und für die Stadt würden möglicherweise vermeidbare Kosten aus der Abnutzung und ggf. zusätzlich anfallender Wartungsarbeiten an den Fahrzeugen entstehen. Darüber hinaus könnten haftungsrechtliche Probleme auftreten, z.B. wenn Fahrzeuge beim privaten Gebrauch beschädigt werden oder Mitarbeiter bei der privaten Nutzung während ihrer Freizeit auf dem Betriebsgelände verunfallen.

EcoLibro empfiehlt die Einrichtung eines kleinen Test-Fahrzeugpools (z.B. 4 E-Fahrzeuge) am Rathausplatz. Neben Poolingfahrzeugen sollten auch Fahrräder und Pedelecs Teil des Fahrzeugpools sein. Nach einer zu bestimmenden Testphase könnten die Effekte eines Fahrzeugpoolings realistisch gemessen und evaluiert sowie über die Ausdehnung des Fahrzeugpools auf weitere Dienststellen/Standorte (z.B. Museumswinkel) entschieden werden.
Die Möglichkeiten einer Realisierung dieser Empfehlung sind noch genauer zu prüfen.

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?)

Haushaltsmittel

☒ werden nicht benötigt

Anlagen: Abschlussbericht der Fa. EcoLibro vom 01.03.2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 16

EcoLibro
strategische & operative Mobilitätsberatung

Stadt Erlangen

Abschlussbericht zur Erstellung einer Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements bei der Stadt Erlangen

erstellt durch:

EcoLibro GmbH, Knut Petersen
Lindlaustraße 2c, 53842 Troisdorf, Tel.: 02241 265990

Impressum

Titel: Abschlussbericht zur Erstellung einer Potenzialanalyse und Einführung eines Fuhrparkmanagements bei der Stadt Erlangen

Auftraggeberin: Stadt Erlangen
Rathausplatz 1
91052 Erlangen

Auftragnehmerin: EcoLibro GmbH
Lindlaustraße 2c
53842 Troisdorf
Tel.: 02241 26599 0
E-Mail: Knut.Petersen@ecolibro.de

Status: final
Dipl.-Kfm. Knut Petersen

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2
Inhaltsverzeichnis 3
Abbildungsverzeichnis 5
Tabellenverzeichnis 6
1 Ausgangssituation 7
2 Ablauf des Beratungsprojektes 8
2.1 Standortanalyse 8
2.2 Fuhrparkstrukturanalyse 8
2.3 Prozessanalyse 9
2.4 FLEETRIS Potenzialanalyse 9
2.5 Kosten- und CO_2-Vergleichsberechnungen 11
2.6 Wohnstandortanalyse 11
3 Darstellung der wesentlichen Analyseergebnisse 12
3.1 Standortanalyse 12
3.1.1 Rathausplatz 12
3.1.2 Schuhstraße 40 13
3.1.3 Bauhof/Stintzingstraße 46a 14
3.1.4 Zentralfriedhof/Michael-Vogel-Straße 15
3.1.5 Werner-von-Siemens-Straße 61 17
3.1.6 Nägelsbachstraße 38-40 18
3.2 Fuhrparkstrukturanalyse 18
3.2.1 Analyse der Dienstfahrzeuge 18
3.2.2 Analyse der Privat-Pkw-Nutzung 23
3.2.3 Zusammenfassung 25
3.3 Prozessanalyse 26
3.4 FLEETRIS-Potenzialanalyse 31
3.4.1 1. Potenzialanalyse 31
3.4.2 2. Potenzialanalyse 33
3.4.3 Übersicht 34
3.4.4 Analyse der Fahrdaten nach Fahrstrecken, -dauern und Tageslastkurve 35
3.4.5 Analyse der Fahrdaten 36
3.5 Kosten- und CO_2-Vergleichsrechnungen 38
3.5.1 Zusammenfassung 41
3.6 Wohnstandortanalyse 42
3.6.1 Standort Rathausplatz 42
3.6.2 Standort Schuhstraße 40 44
3.6.3 Standort Nägelsbachstraße 38-40 46
3.6.4 Standort Nürnberger Straße 15 47
4 Maßnahmen 48
4.1 Beschreibung der Maßnahmen 48
4.1.1 Einführung eines Fahrzeugpools am Rathausplatz 48
4.1.2 Neuausrichtung des Fuhrparkmanagement und Kombination mit einem Mobilitätsmanagement 49
4.1.3 Pedelecs, Lastenräder und Falträder im Pool 51
4.1.4 Schutzbekleidung und Transportmöglichkeiten 52
4.1.5 E-Pkw mit bedarfsgerechter Akkukapazität 53
4.1.6 Individuelle Wegeanalyse 55
4.1.7 Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel 56
4.1.8 Mobilitätstage und Testwochen 58
4.1.9 Zweirad-Fahrsicherheitstraining 59
4.1.10 Attraktive Duschen und Umkleidemöglichkeiten an allen Dienstgebäuden 61

4.1.11 Parkraummanagement....62
4.1.12 Verwaltungsinterne Challenges....64
4.1.13 Mobilitätsbefragung....66
5 Zusammenfassung und Ausblick....68
5.1 Zentrale Empfehlungen....68
5.2 Ausblick....70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prinzipdarstellung FLEETRIS-Analyse: IST-Nutzung (oberes Diagramm) & optimierte Nutzung (unteres Diagramm) 10
Abbildung 2: Fahrradabstellanlagen 13
Abbildung 3: Fahrradabstellanlage und Servicestation 14
Abbildung 4: Fahrradabstellanlage und Beschäftigtenparkplatz 15
Abbildung 5: Fahrradabstellanlage und Pkw Parkplatz 16
Abbildung 6: Fahrradabstellanlage und Parkhaus 17
Abbildung 7: Fuhrparkstruktur - Zusammensetzung nach Fahrzeugklassen (N=131) 19
Abbildung 8: Fuhrparkstruktur - Zusammensetzung nach Antriebsarten (N=126) 20
Abbildung 9: Fuhrparkstruktur - Verteilung der Fahrzeuge nach Altersclustern (N=127) 20
Abbildung 10: Fuhrparkstruktur - Verteilung der Gesamtfahrleistung pro Jahr (N=113) 21
Abbildung 11: Fuhrparkstruktur - Jahresfahrleistung je Fahrzeug (Pkw & Van) 22
Abbildung 12: Fuhrparkstruktur - Jahresfahrleistung je Fahrzeug (Transporter) 22
Abbildung 13: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung – Gesamtfahrleistung je Amt 24
Abbildung 14: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung – Jahreskosten je Amt 24
Abbildung 15: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung – CO_2-Ausstoß pro Jahr je Amt 25
Abbildung 16:1. Potenzialanalyse – Datenüberblick der FLEETRIS-Potenzialanalyse für 29 Standorte 32
Abbildung 17: 1. Potenzialanalyse – Standort Am Anger/Pestalozzistraße – Ist-Bild der untersuchten Pkw (01.10. – 30.11.2018) 33
Abbildung 18: 1. Potenzialanalyse – Standort Am Anger/Pestalozzistraße – Türmchen-Bild der untersuchten Pkw (01.10. – 30.11.2018) 33
Abbildung 19: Datenüberblick der FLEETRIS-Potenzialanalyse (Standort Rathausplatz) 34
Abbildung 20: Verteilung der Fahrten nach Fahrstrecke (Standort Rathausplatz) 35
Abbildung 21: Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauer (Standort Rathausplatz) 35
Abbildung 22: Tageslastkurve der gleichzeitigen Nutzung von Fahrzeugen pro Tag (Mo-Fr) (Standort Rathausplatz) 36
Abbildung 23: Standort Rathausplatz – Türmchen-Bild der untersuchten Pkw (01.10. – 30.11.2018) 37
Abbildung 24: Gegenüberstellung der Gesamtkosten der unterschiedlichen Szenarien 40
Abbildung 25: Entfernungscluster Rathausplatz 42
Abbildung 26: Zeitvergleich Pkw/ÖPNV Rathausplatz 43
Abbildung 27: Zeitvergleich Pkw/Pedelec Rathausplatz 44
Abbildung 28: Entfernungscluster Schuhstraße 40 44
Abbildung 29: Zeitvergleich Pkw/ÖPNV Schuhstraße 45
Abbildung 30: Zeitvergleich Pkw/Pedelec Schuhstraße 46
Abbildung 31: Entfernungscluster Nägelsbachstraße 47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Analyse Privat-Pkw-Nutzung nach Amt (Teil 01) 23
Tabelle 2: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung nach Amt (Teil 02) 24
Tabelle 3: 1. Potenzialanalyse – Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Standorte (Teil 01) 31
Tabelle 4: 1. Potenzialanalyse – Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Standorte (Teil 02) 31
Tabelle 5: 1. Potenzialanalyse – Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Standorte (Teil 03) 32
Tabelle 6: Verteilung der Fahrzeuge am Standort Rathausplatz für die Potenzialanalyse 34
Tabelle 7: Berechnung der Ist-Kosten auf Basis erhobener Fahrdaten (Standort Rathausplatz) 38
Tabelle 8: Gegenüberstellung der unterschiedlichen Szenarien 40

1 Ausgangssituation

In einem Prüfungsbericht des Erlanger Revisionsamtes vom 30.09.2013 wurde die Empfehlung ausgesprochen, den dezentralen Fuhrpark der allgemeinen Verwaltung weitergehend auf Optimierungen zu prüfen. Zudem sollte die dienstliche Nutzung von Privat-Pkw sowie deren Attraktivität geprüft werden. Zusätzlich sollte CarSharing und auch die Nutzung von (Lasten-) E-Bikes bei den Optimierungsmöglichkeiten des Fuhrparkmanagements betrachtet werden.

Die Potenzialanalyse mit der Erfassung und Analyse des Ist-Standes sowie der Prüfung verschiedener Handlungsoptionen sollte hierfür die Ausgangsbasis für ein wirtschaftliches Fuhrparkmanagement bereiten. Schnittstellen sollten aufgegriffen und für weiterführende Projekte in den Kontext gestellt werden.

Konkretes Ziel dieses Projektes war in erster Linie das Schaffen einer Ausgangsbasis für ein wirtschaftliches Fuhrparkmanagement. Dies sollte insbesondere durch eine möglichst durchgängige Auslastung der Fahrzeuge sowie die bedarfsgerechte Buchung und Nutzung des Fuhrparks sowie klare Zuständigkeiten in der Fuhrparkverwaltung erreicht werden. Neben den rein ökonomischen Projektzielen des Projektauftrages wurde das Augenmerk auch auf eine Reduktion des CO_2-Ausstoßes gelegt.

Der Auftrag erstreckte sich auf die Untersuchung von Fuhrpark, Fuhrparkauslastung und Fuhrparkverwaltung sowie die Untersuchung der Nutzung und Anerkennung privater Kfz für dienstliche Zwecke. Zudem wurde eine Wohnstandortanalyse mit Zeitvergleich beauftragt.

2 Ablauf des Beratungsprojektes

In den folgenden Abschnitten wird die grundsätzliche Vorgehensweise der in diesem Projekt eingesetzten Analysemethoden näher beschrieben.

2.1 Standortanalyse

Eine Standortanalyse dient unter anderem dazu, die betrachteten Standorte hinsichtlich vorhandener Infrastruktur (z. B. Zweiradabstellanlagen, Anbindung an den ÖPNV, Parkplätze, Ladeinfrastruktur) zu bewerten. Insbesondere vor dem Hintergrund der Mitarbeiter:innenmobilität (Mobilität auf dem Arbeitsweg) spielt die vorhandene Infrastruktur der Standorte eine relevante Rolle. So kann diese nachhaltige Mobilität fördern, oder einer Nutzung eher entgegenstehen.

Am 21.10.2021 wurden mittels einer Begehung folgende sechs Standorte begutachtet: Rathaus, Schuhstraße 40, Bauhof, Zentralfriedhof, Werner-von-Siemens-Straße 61 und Nägelsbachstraße 38-40. In dieser Betrachtung wurde die mobilitätsspezifische Infrastruktur (z. B. Ladeinfrastruktur, Fahrradabstellanlagen) und weitere Rahmenbedingungen (z.B. die Anbindung an den ÖPNV) betrachtet.

2.2 Fuhrparkstrukturanalyse

Mittels der Fuhrparkstrukturanalyse wurde der Fuhrpark der Stadt Erlangen analysiert. Ziel der Analyse war es, eine Transparenz über den Fuhrpark zu schaffen. Es sollten die Fahrleistungen, Kosten und der CO_2-Ausstoß untersucht werden. Ebenso sollten Erkenntnisse über die Zusammensetzung des Fuhrparks im Bereich der Antriebsarten der Fahrzeuge sowie der unterschiedlichen Fahrzeugklassen gewonnen werden. Als Grundlage für die Fuhrparkstrukturanalyse dienten hierbei in der Regel auf Ebene der Einzelfahrzeuge verschiedene Daten, wie Kilometerstände, Kraftstoffmengen sowie unterschiedliche Kostendaten (bspw. Kraftstoffkosten, Steuern, Werkstattkosten), die der Firma EcoLibro zur Verfügung gestellt wurden. So sollten bspw. die CO_2-Ausstöße je Fahrzeug auf Basis von Kraftstoffmengen und Jahresfahrleistungen berechnet werden. Außerdem sollten die km-Kosten für jedes einzelne Fahrzeug auf Basis der Jahreskosten je Fahrzeug sowie der Jahresfahrleistung des entsprechenden Fahrzeugs ermittelt werden. Aufgrund der unvollständigen Datensätze konnten für die Dienstfahrzeuge lediglich die Parameter Fahrzeugklassen, Antriebsarten, Fahrzeugaltern und Fahrleistung untersucht werden. Neben der Betrachtung der Dienstfahrzeuge wurden auch die für die dienstliche Nutzung eingesetzten Privat-Pkw in der Analyse betrachtet.

2.3 Prozessanalyse

Die angebotene Prozessanalyse wurde in Form von Interviews durchgeführt. Ziel der Interviews war es, das derzeit dienstlich gelebte Mobilitätsverhalten kennenzulernen, Gründe für die aktuelle Praxis zu erfahren sowie eine Diskussion über mögliche Ansätze zur Verbesserung zu führen.

2.4 FLEETRIS Potenzialanalyse

Für die Untersuchung der dienstlichen Personenmobilität mit Dienstfahrzeugen und dienstlich genutzten Privat-Pkw wurde in einer ersten Analyse für 29 Standorte auf Grundlage von Fahrdaten eines repräsentativen neunwöchigen Zeitraums (01.10.2018 bis 30.11.2018) die Nutzung der Fahrzeuge betrachtet. An 22 Standorten wurden ausschließlich dienstlich genutzte Privat-Pkw ausgewertet. Danach wurden in einer zweiten Analyse nur noch ausgewählte Fahrzeuge am Standort Rathausplatz untersucht. Die benötigten Fahrdaten wurden durch die Auftragnehmerin digitalisiert und mit Hilfe der Analysemethode FLEETRIS ausgewertet. Folgende Daten wurden, in einem mit der Auftraggeberin im Vorfeld abgestimmten Zeitraum, erhoben:

- Datum der Fahrt
- Beginn- und Endzeitpunkt
- Beginn- und Endkilometerstand

Auf Basis der erfassten Fahrdaten wurde unter Einsatz der FLEETRIS-Software der Mobilitätsbedarf visualisiert. Dabei wurden auf Basis der in dem Erfassungszeitraum zusammengetragenen Fahrdaten „Türmchenbilder“ erstellt. Die dabei zugrunde gelegte Methodik wird nachfolgend dargestellt.

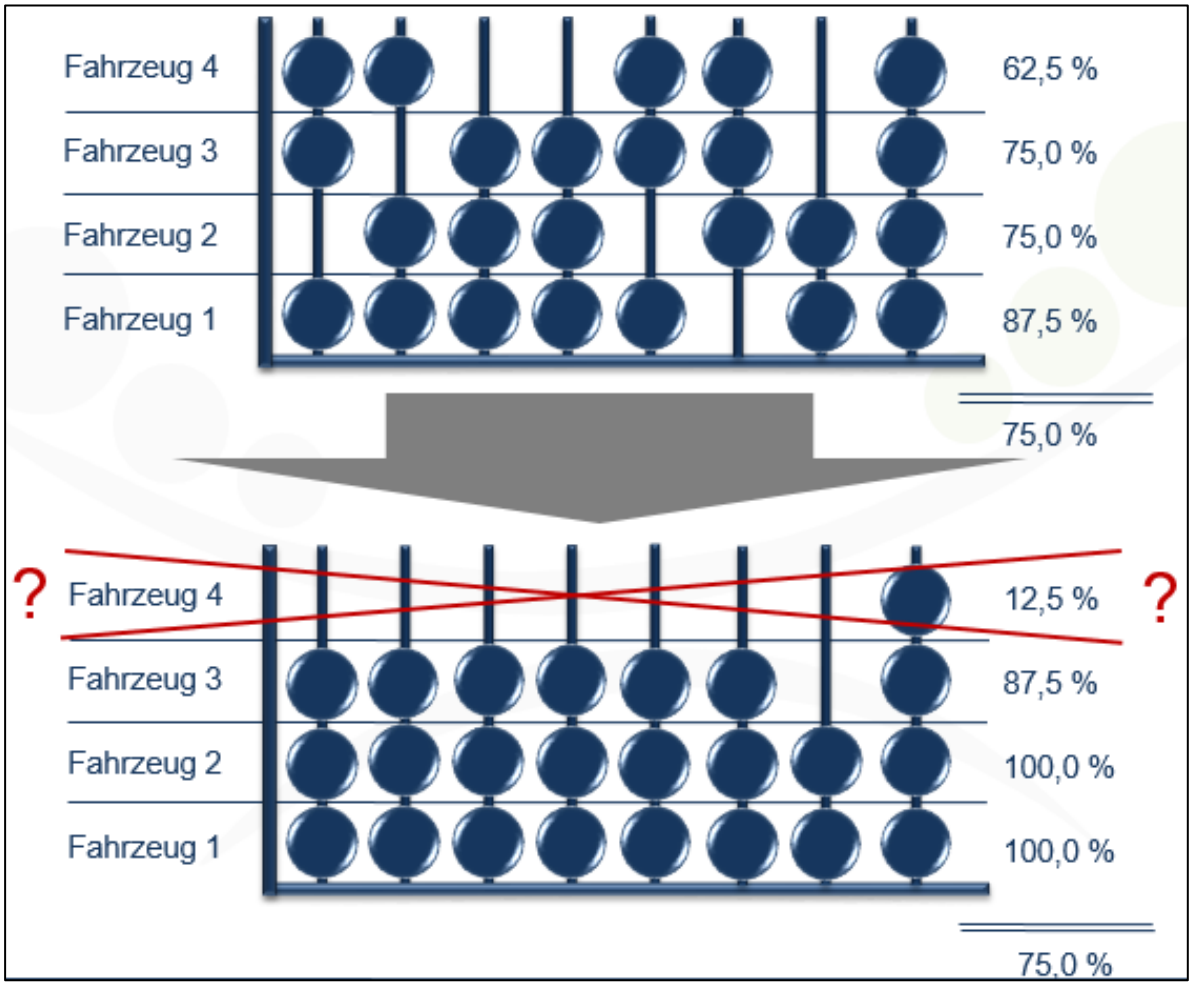


Abbildung 1: Prinzipdarstellung FLEETRIS-Analyse: IST-Nutzung (oberes Diagramm) & optimierte Nutzung (unteres Diagramm)

Das Ergebnis dieser Form der Fahrdatenauswertung ist eine graphische Darstellung der Fahrtabschnitte der einzelnen Fahrzeuge sowie des Fahrzeugbedarfs bei optimierter Disposition der betrachteten Fahrzeuge. Die Analyse findet dabei unterteilt nach den verschiedenen Fahrzeugklassen statt. In der oben dargestellten Abbildung wird das Grundprinzip einer FLEETRIS -Analyse dargestellt. Dabei stellt die obere Grafik eine vereinfachte *IST-Nutzung* eines Fuhrparks von vier Fahrzeugen an acht Tagen dar. Die Kugeln symbolisieren dabei den zeitlichen Einsatz des jeweiligen Fahrzeugs. Die im Beispiel untersuchten Fahrzeuge wurden in dem Betrachtungszeitraum zwischen 62,5% und 87,5% ausgelastet. Über alle Fahrzeuge ergibt dies eine Auslastung von 75,0%. Die untere Grafik zeigt denselben Mobilitätsbedarf, allerdings mittels der FLEETRIS–Systematik verteilt auf so wenig Fahrzeuge wie möglich (Darstellung der *optimierten Nutzung*). Auf diese Weise wird die Bedarfsspitze erkennbar.

Untersucht wurden die Dienstfahrzeuge, die überwiegend aufgrund des Zwecks der Personenbeförderung als poolfähig eingeschätzt wurden. Hierbei ist eine Poolfähigkeit des Fahrzeugs gegeben, wenn es sich um ein Fahrzeug zur Personenbeförderung handelt, dass über keine festen Einbauten (z. B. für Werkzeug und Material) verfügt. Zusätzlich wurden auch die

dienstlichen Fahrten, die mit Privat-Pkw durchgeführt wurden, berücksichtigt. Die Auswertungen wurden für den Standort Rathaus erstellt, da es sich hierbei um einen großen Standort handelt. In Abstimmung mit der Projektleitung wurde davon ausgegangen, dass an diesem Standort das größte Poolingpotenzial und damit die höchste Wahrscheinlichkeit der Umsetzung herrscht. Am Standort Rathaus wurden 2 Dienstfahrzeuge und 17 dienstlich genutzte Privat-Pkw in die Untersuchung einbezogen. Wie oben bereits beschrieben, wurden in einer vorgeschalteten Analyse die dienstlichen Fahrten an 29 verschiedenen Standorten untersucht. Bei dieser Analyse wurden insgesamt 21 Dienstfahrzeuge und 82 dienstlich genutzte Privatfahrzeuge in die Untersuchung einbezogen. Während dieser ersten Analyse wurde deutlich, dass viele Standorte über eine derart geringe Anzahl an dienstlich genutzten Privat-Pkw bzw. Dienstfahrzeugen verfügen, dass ein Fahrzeugpooling keine nennenswerten Effekte erwarten lässt. In Abstimmung mit der Projektleitung wurde daher beschlossen, den Standort Rathaus, als größten Standort mit dem höchsten Poolingpotenzial, mit einer leicht veränderten Anzahl an Fahrzeugen ein zweites Mal zu untersuchen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der FLEETRIS-Potenzialanalyse wurden in einem Folgeschritt in unterschiedlichen Szenarien die Ist-Kosten des derzeitigen Mobilitätssystems den potenziellen Alternativen gegenübergestellt. Gleichermaßen wurde diese Betrachtung mit Blick auf den anfallenden CO_2-Ausstoß durchgeführt.

2.5 Kosten- und CO_2-Vergleichsberechnungen

In drei Vergleichsberechnungen wurden potenzielle Kosten- und CO_2-Einsparungen in unterschiedlichen Szenarien prognostiziert und dem Ist-Szenario gegenübergestellt. Anhand der Berechnungen wurden die ökonomischen und ökologischen Effekte eines Fahrzeugpoolings unter den verschiedenen angenommenen Rahmenbedingungen ermittelt. Die Ausgestaltung der Szenarien wurde seitens EcoLibro im Vorfeld vorgeschlagen und mit der Auftraggeberin abgestimmt.

2.6 Wohnstandortanalyse

Für die Verwaltungsstandorte, die sich im Nahbereich des Rathause befinden, wurde eine Wohnstandortanalysen durchgeführt. Hierbei wurden Standorte mit einer Entfernung von bis zu 400 Meter zum Rathaus betrachtet. Im Rahmen der Analyse wurden die Wohnorte der Beschäftigten anonymisiert in Karten dargestellt und die Entfernungen der Wohnorte zur Arbeitsstätte tabellarisch aufbereitet. Darüber hinaus wurden für die Standorte Rathausplatz sowie Schuhstraße Zeitvergleiche durchgeführt. Im Zeitvergleich wurden die Potenziale des ÖPNV und des Pedelecs im Vergleich zum Pkw analysiert und entsprechend visualisiert.

3 Darstellung der wesentlichen Analyseergebnisse

In diesem Abschnitt werden die wichtigsten Analyseergebnisse zusammengetragen und beschrieben.

3.1 Standortanalyse

Im Rahmen der Standortanalyse wurden sechs unterschiedliche Standorte betrachtet. Zur Vorbereitung auf die Vor-Ort Begehung wurden zunächst alle Standorte mittels Desktop Recherche untersucht. Der Fokus wurde hierbei auf die Anbindung der Standorte mit dem Zweirad (Radwegeanalyse), der Topografie sowie der ÖPNV-Anbindung gelegt. Nach Abschluss der Vorbereitungen wurde ein Termin zur Vor-Ort Begehung der Standorte mit der Projektleitung abgestimmt. Vor Ort wurden insbesondere die Fahrradabstellanlagen, Pkw-Stellplätze und Lademöglichkeiten unterstützt durch eine Fotodokumentation betrachtet. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Standortanalyse dargestellt.

3.1.1 Rathausplatz

Das Rathaus liegt zentral in Erlangen und ist aus allen Himmelsrichtungen gut mit dem Zweirad zu erreichen. Aus dem Norden und Süden führen entlang der Schuhstraße Radwege zum Rathaus, aus Richtung Westen führt ein ausgebauter Radweg entlang der Nürnberger Straße und aus Osten führen ebenfalls viele ausgebaute Radwege (Mozartstraße und Sieboldstraße) zum Rathaus. Topografisch bestehen keine nennenswerten Höhenunterschiede. Die Radwegesituation kann somit als sehr gut betrachtet werden.

Im Außenbereich existiert eine überdachte Fahrradabstellanlage, welche mit Doppelstockstellplätzen ausgestattet ist. Hier befinden sich Stellplätze für die Diensträder als auch für die Räder der Beschäftigten. Direkt am Haupteingang stehen weitere Abstellanlagen, welche mit Anlehnbügel ausgestattet sind. Auch diese sind überdacht und bieten daher einen guten Witterungsschutz. Insgesamt stehen rund 90 Fahrradstellplätze zur Verfügung, welche am Tag der Besichtigung, bei vergleichsweise schlechtem Wetter, zu ca. 70% ausgelastet waren. Neben den Abstellanlagen im Außenbereich befindet sich eine Fahrradreparatur-Servicestation, welche mit Werkzeug und Luftpumpe ausgestattet ist. Am Standort Rathaus existierten zum Zeitpunkt der Untersuchung keine Dusch- bzw. Umkleidemöglichkeiten oder Trockenräume. Mittlerweile sind dort zwei Duschen inklusive Umkleideräumlichkeit vorhanden.

Am Pkw-Parkplatz befindet sich eine Wallbox mit Stele, welche über einen Ladepunkt verfügt.

Die Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Neuer Markt) beträgt rund 200 Meter. Die Haltestelle ist überdacht.

Abbildung 2: Fahrradabstellanlagen

Fazit: Sowohl für die Zweiradmobilität als auch für die ÖPNV-Nutzung ist der Standort gut gelegen. Durch die Fahrradabstellanlagen und das bereitgestellte Werkzeug wird das Fahrrad- bzw. Pedelec-Fahren bereits gefördert.

3.1.2 Schuhstraße 40

Der Standort Schuhstraße 40 liegt in unmittelbarer Nähe zum Rathaus. Daher ist dieser Standort ebenfalls sehr gut mit dem Zweirad zu erreichen.

Am Haupteingang befindet sich eine Fahrradabstellanlage mit Anlehnbügel, welche nicht überdacht ist. Auf der Rückseite des Gebäudes bzw. im Innenhof befinden sich weitere überdachte Abstellmöglichkeiten, welche teils mit Anlehnbügel und teils mit Felgenklemmen ausgestattet sind. Insgesamt stehen rund 70 Zweiradstellplätze zur Verfügung, welche zum Zeitpunkt der Begehung zu 50% ausgelastet waren. Ebenfalls im Innenhof befindet sich eine Fahrradreparatur-Servicestation.

Im Innenhof befinden sich 40 Pkw-Stellplätze, wovon 23 mit 22 kW Ladepunkten ausgestattet sind. Weitere Pkw-Stellplätze befinden sich in einem angemieteten Parkhaus. Die Zufahrt zum Innenhof ist von beiden Seiten jeweils mit einem Rolltor versehen, was beim Befahren des Parkplatzes zu einer gewissen Verzögerung für die Radfahrer:innen führt.

Am Standort Schuhstraße existieren Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sowie 10 Spinde.

Wie auch am Standort Rathaus beträgt die Entfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle (Neuer Markt) rund 200 Meter.

Abbildung 3: Fahrradabstellanlage und Servicestation

Fazit: Auch dieser Standort ist für Zweiradmobilität und ÖPNV gut erreichbar. Verbesserungspotenziale bieten die Rolltore und die Fahrradabstellanlagen. Die Rolltore führen zu einer verzögerten Einfahrt und die Abstellanlagen sind mit den Felgenklemmen nicht mehr zeitgemäß. Bei Fahrrädern und Pedelecs besteht hier die Gefahr der Verformung des Vorderrades.

3.1.3 Bauhof/Stintzingstraße 46a

Der Bauhof liegt an der Stintzingstraße 46 und ist nicht direkt an Fahrradwege angeschlossen. Es existieren aus Norden kommend geeignete Straßen (Karl-Zucker-Straße) und viele ausgebaute Radwege. Aus Süden führt mit der Koldestraße ein ausgebauter Radweg in Richtung Bauhof. Aus Westen und Osten führt entlang der Paul-Gossen-Straße ein ausgebauter Radweg zum Bauhof. Betrachtet man die Topografie, so erkennt man wenige bis keine Höhenunterschiede. Die Anbindung und Situation für Radfahrer:innen kann daher als mittel bis gut bewertet werden.

Im Außenbereich existiert eine überdachte Fahrradabstellanlage mit Felgenklemmen. Diese bietet Platz für rund 50 Zweirädern. Am Tag der Begehung war die Abstellanlage zu ca. 70% ausgelastet.

Es gibt zudem ca. 80 Pkw-Stellplätze für Beschäftigte, die sich im Außenbereich nach der Zufahrt befinden. Die Auslastung beträgt ca. 80%, wobei es während des Winterdienstes Probleme gibt, da dann alle Schichtarbeiter:innen gleichzeitig vor Ort sind. Entlang der Gebäude stehen die Dienstfahrzeuge. Insgesamt stehen 6 Ladepunkte für die Dienstfahrzeuge zur Verfügung. Am Bauhof befinden sich ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sowie Spinte.

Abbildung 4: Fahrradabstellanlage und Beschäftigtenparkplatz

Fazit: Die raumstrukturellen Rahmenbedingungen sind aufgrund der teilweise fehlenden Fahrradwege für Zweiradmobilität von mittlerer Qualität. Aufgrund der Vielzahl an kostenlosen Stellplätzen wird es den Pkw-Nutzer:innen einfach gemacht den Pkw auf dem Arbeitsweg zu nutzen. Die aktuelle Fahrradabstellanlage lädt hingegen aufgrund des Zustandes und des Ortes nicht zur Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs ein. Durch die Felgenklemmer besteht auch hier die Gefahr von Schäden an den Vorderrädern. Der Standort außerhalb des Betriebshofes schafft ein Gefühl der Unsicherheit beim Abstellen von hochwertigen Zweirädern.

3.1.4 Zentralfriedhof/Michael-Vogel-Straße

Es gibt eine direkte Anbindung von Fahrradwegen zum Zentralfriedhof. Aus Richtung Norden und Süden befindet sich ein ausgebauter Radweg entlang der Äußeren-Brucker-Straße. Aus Westen führt ein ausgebauter Radweg an der Pommernstraße und geeignete Straßen entlang

der Bayernstraße und Am Erlanger Weg. Aus dem Osten führt ein ausgebauter Radweg entlang der Werner-von-Siemens-Straße. Es gibt wenig bis keine Höhenunterschiede. Die Gegebenheiten für Zweiräder können als sehr gut bewertet werden.

Im Außenbereich befindet sich eine überdachte Fahrradabstellanlage ohne Bügel oder ähnlichem, welche nicht zeitgemäß erscheint. Laut Aussagen der Projektleitung ist ein Umbau des Hofes geplant, in welchem Zuge eine neue Abstellanlage errichtet werden soll. Ähnlich wie am Bauhof befinden sich auch an diesem Standort ausreichend Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sowie Spinte.

Vor dem Zentralfriedhof befinden sich rund 50 Stellplätze unter einer Brücke, welche für Privat- und Dienstfahrzeuge genutzt werden. Der Parkplatz ist zu ca. 90% ausgelastet. In einer Garage im Gebäude befindet sich eine Wallbox.

Die nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle „Zentralfriedhof“ befindet sich in rund 200 Meter Entfernung. Die Haltestelle ist nicht überdacht.

Abbildung 5: Fahrradabstellanlage und Pkw Parkplatz

Fazit: Der Standort ist für Zweiradmobilität und ÖPNV-Nutzung grundsätzlich gut angebunden. Eine überdachte ÖPNV-Haltestelle würde diese Bewertung noch verbessern. Die Pkw-Stellplätze in räumlicher Nähe sind neutral zu bewerten. Durch diese wird die Pkw-Nutzung nicht zusätzlich gefördert, sie stellen aber auch kein Hindernis für eine Nutzung dar. Die Fahrradabstellanlage verdient den Namen nicht. Hier scheint aber Abhilfe in Sicht zu sein.

3.1.5 Werner-von-Siemens-Straße 61

Auch an der Werner-von-Siemens-Straße gibt es eine direkte Anbindung vom Fahrradweg zum Standort. Das Gebäude kann aus Norden und Süden von der Werner-von-Siemens-Straße sowie Gebbertstraße mit dem Zweirad auf Radwegen erreicht werden. Aus Westen und Osten existieren ebenfalls viele ausgebaute Radwege (Henkestraße, Mozartstraße, Hofmannstraße). Die Anbindung mit Zweirädern kann als sehr gut bezeichnet werden.

Im Außenbereich befinden sich ca. 70 Fahrradabstellanlagen für Dienst- und Privat-Fahrräder, welche überdacht und mit Felgenklemmen bzw. Bügelparkern ausgestattet sind. Im Parkhaus befinden sich Stellplätze für Dienst- und Privat-Pkw, welche ca. zu 50% ausgelastet sind. Eine Ladeinfrastruktur existiert noch nicht, allerdings befinden sich zwei Ladepunkte in Planung. Wie auch am Rathaus gibt es an diesem Standort weder Dusch- bzw. Umkleidemöglichkeiten oder Spinte.

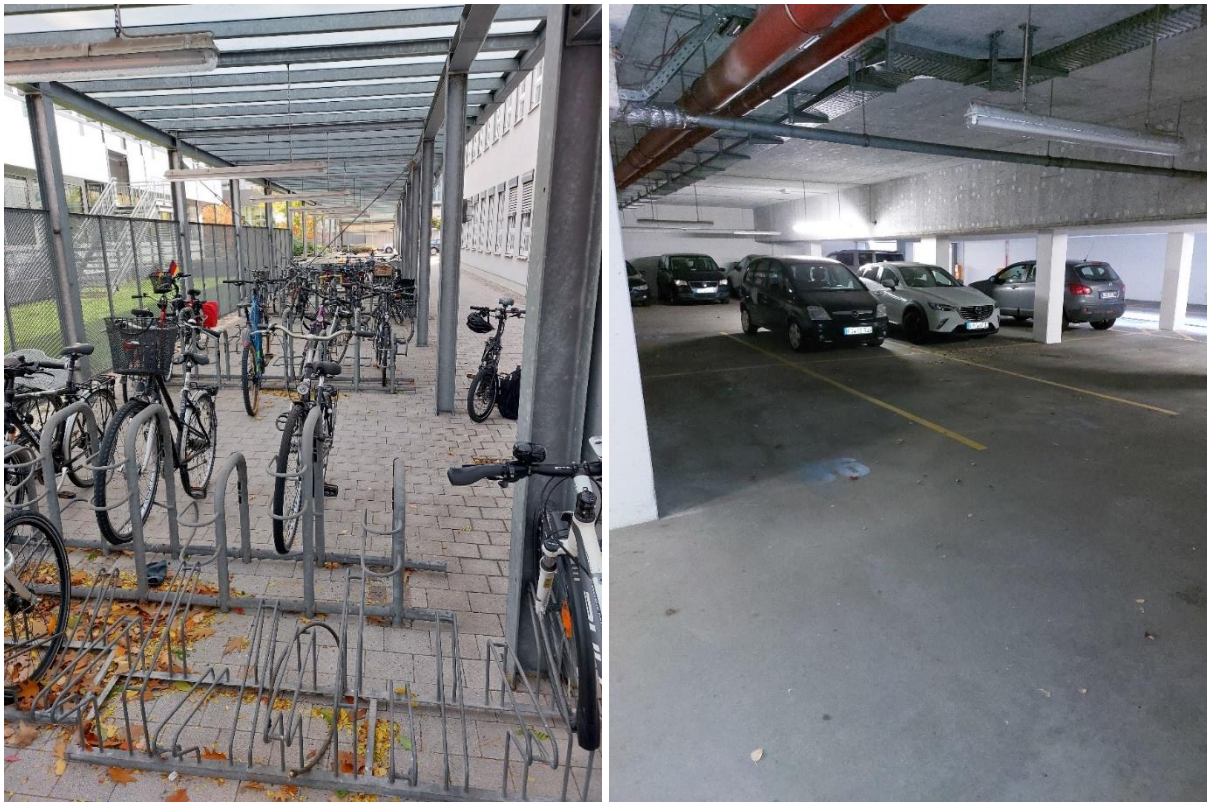


Abbildung 6: Fahrradabstellanlage und Parkhaus

Fazit: Der Standort ist für Zweiradmobilität sehr gut angebunden. Die überdachte Fahrradabstellanlage bietet eine gute Möglichkeit zur Abstellung von Fahrrädern und Pedelecs. Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sollten geschaffen werden.

3.1.6 Nägelsbachstraße 38-40

Ähnlich wie auch die meisten anderen Standorte befindet sich der Standort an der Nägelsbachstraße 38-40 im Zentrum von Erlangen und ist daher direkt an das Radwegenetz angeschlossen. Aus dem Norden führt ein ausgebauter Radweg entlang der Nägelsbachstraße zum Standort. Aus Süden ein ausgebauter Radweg entlang der Nürnberger Straße und aus Westen und Osten ebenfalls (Münchener Str. + Werner-von-Siemens-Str.). Hinsichtlich Fahrradanbindung kann dieser Standort ebenfalls als sehr gut bewertet werden.

Es existieren im Innenhof ca. 15 und im Hinterhof ca. 12 Fahrradabstellanlagen mit Felgenklemmen, während nur die Stellplätze im Hinterhof überdacht sind. Die Fahrradabstellanlagen waren zum Zeitpunkt der Begehung nahezu voll ausgelastet.

Es gibt insgesamt 17 angemietete Pkw-Stellplätze, allerdings keine Ladeinfrastruktur. Da es sich um ein Mietobjekt handelt, wäre hier die Abstimmung mit dem Vermieter erforderlich. Die ÖPNV-Haltestelle „Werner-von-Siemens-Str.“ befindet sich direkt am Gebäude.

Fazit: Auch dieser Standort ist für Zweiradmobilität und ÖPNV gut erreichbar. Verbesserungspotenziale bietet die Fahrradabstellanlage. Die Abstellanlage ist mit Felgenklemmen nicht mehr zeitgemäß. Bei Fahrrädern und Pedelecs besteht auch hier die Gefahr der Verformung des Vorderrades.

3.2 Fuhrparkstrukturanalyse

3.2.1 Analyse der Dienstfahrzeuge

Auf Grundlage der durch die Projektleitung bereitgestellten Daten aus dem Jahr 2019 konnten insgesamt 131 von 233 Fahrzeugen aus dem Fuhrpark untersucht werden. Von den 233 gelieferten Datensätzen wurden in Abstimmung mit der Projektleitung 102 Fahrzeuge aussortiert, da es sich um Anhänger, Lkw oder Sonderfahrzeugen handelt. Aufgrund der teilweise dezentralen Verwaltung der Fahrzeuge, konnten bei den 131 Fahrzeugen die erforderlichen Daten teilweise nicht vollumfänglich zur Verfügung gestellt werden. Aus diesem Grund variiert die Basiszahl bei den folgenden Auswertungen leicht, was für die Gesamtaussagekraft jedoch als nicht relevant eingeordnet wird.

Die Unterteilung der 131 im Fuhrpark befindlichen und analysierten Fahrzeuge stellt sich wie folgt dar: Es konnten 35 Pkw (bspw. VW Golf), 88 Transporter (bspw. Mercedes Benz Sprinter) und 8 Vans (bspw. Opel Vivaro) identifiziert werden. In der folgenden Abbildung wird das Verhältnis in der Zusammensetzung des Fuhrparks noch einmal verdeutlicht. So machen die Transporter mit 67% den größten Anteil des Fuhrparks aus. Danach folgen die Pkw mit 27% und die Vans mit 6%.

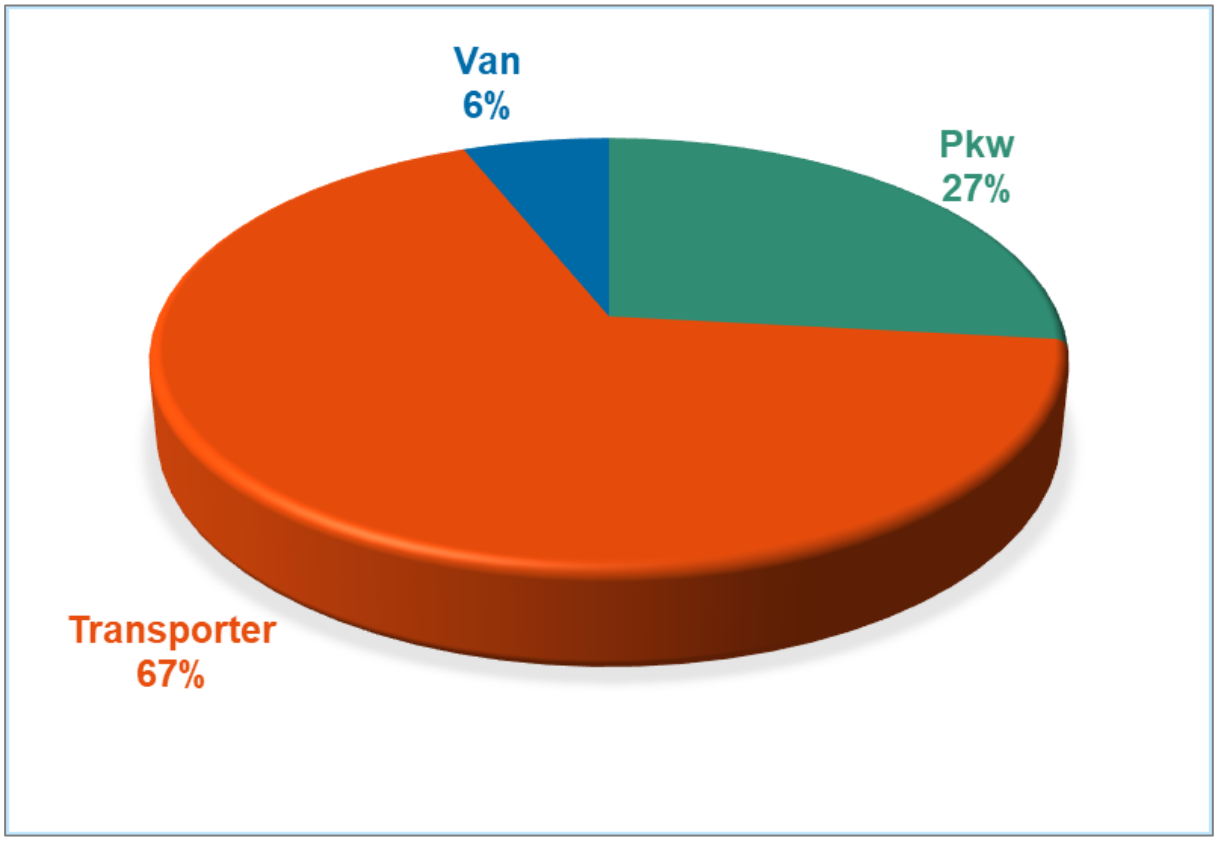


Abbildung 7: Fuhrparkstruktur - Zusammensetzung nach Fahrzeugklassen (N=131)

Betrachtet man den Fuhrpark auf Basis der vorhandenen Antriebsarten so lässt sich feststellen, dass knapp drei Viertel der untersuchten Flotte über einen Dieselantrieb verfügt. Weitere 6% der Fahrzeuge werden mit Benzin betrieben. Alternative Antriebe wie Gas (10%) und Elektroantriebe (10% Elektroantrieb und 1% Plug-In Hybride) werden von ungefähr einem Fünftel der Fahrzeuge verwendet.

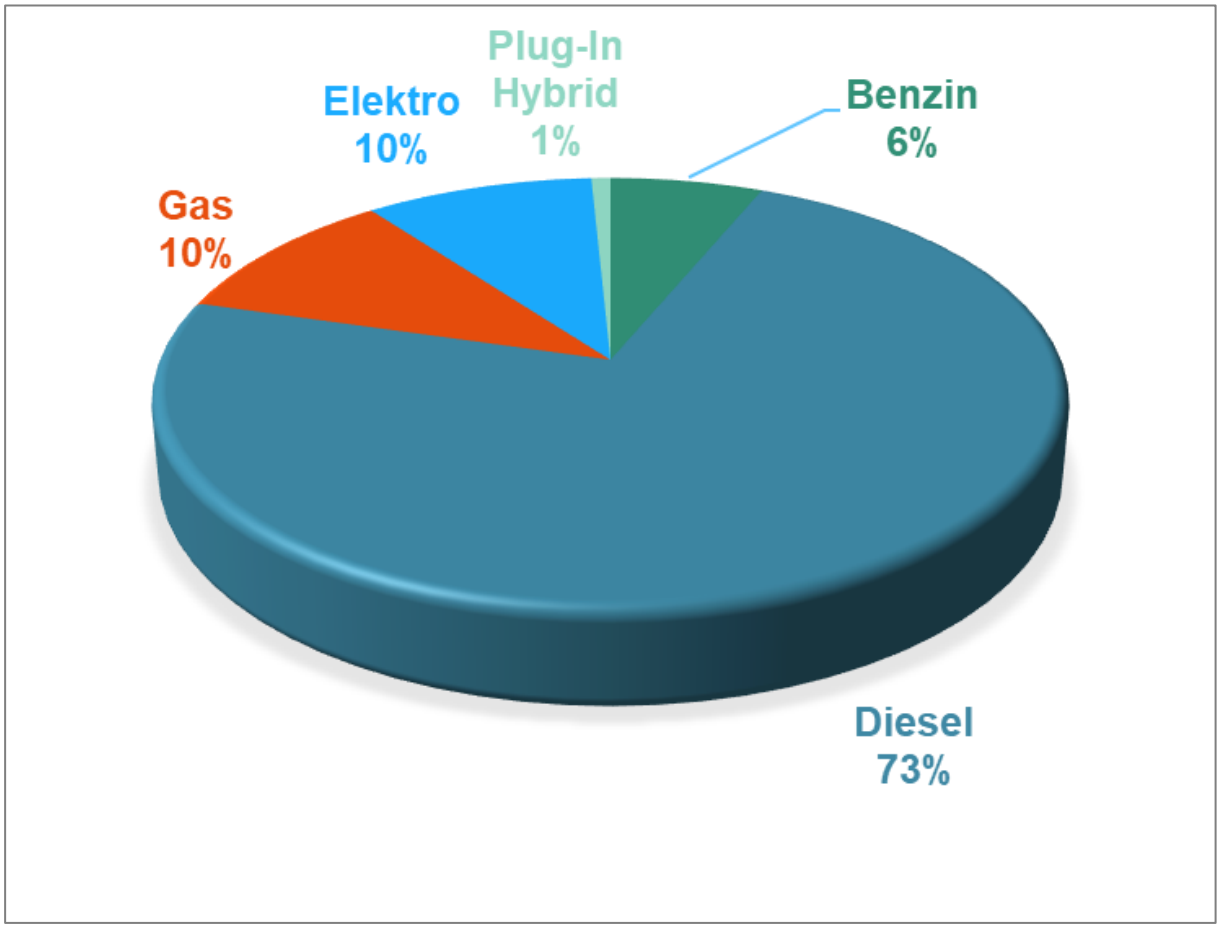


Abbildung 8: Fuhrparkstruktur - Zusammensetzung nach Antriebsarten (N=126)

Ein wichtiger Faktor bei der Untersuchung eines Fuhrparks ist das Alter der Fahrzeuge. Im unten dargestellten Diagramm sind die untersuchten Fahrzeuge in verschiedene Altercluster eingeteilt worden. Es lässt sich erkennen, dass der Großteil der untersuchten Pkw über 15 Jahre alt ist. Im Bereich der Transporter ist knapp die Hälfte der Fahrzeuge im Bereich oberhalb von 12 Jahren zu finden, während ein anderer großer Teil ein Alter unter 6 Jahren aufweist. Die Vans verteilen sich gleichmäßig auf die verschiedenen Altercluster. Insgesamt lässt sich feststellen, dass ein Großteil der untersuchten Fahrzeuge älter als 12 Jahre ist.

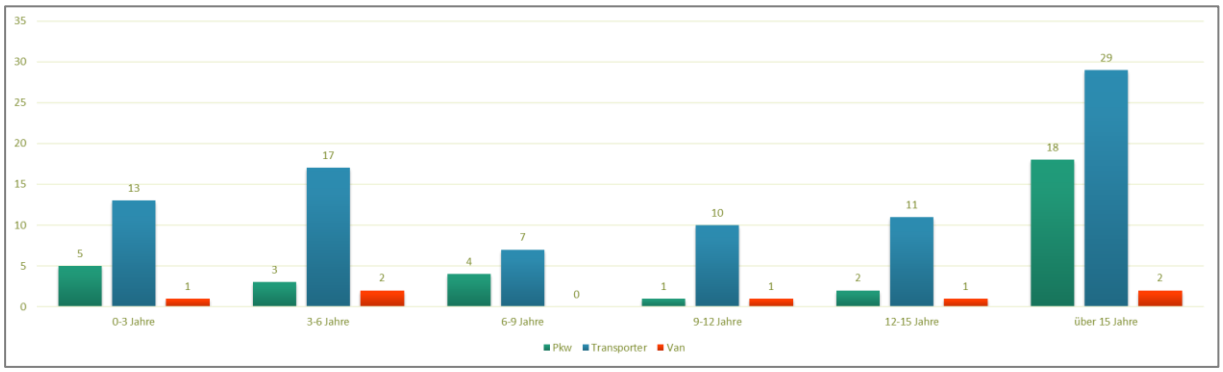


Abbildung 9: Fuhrparkstruktur - Verteilung der Fahrzeuge nach Altersclustern (N=127)

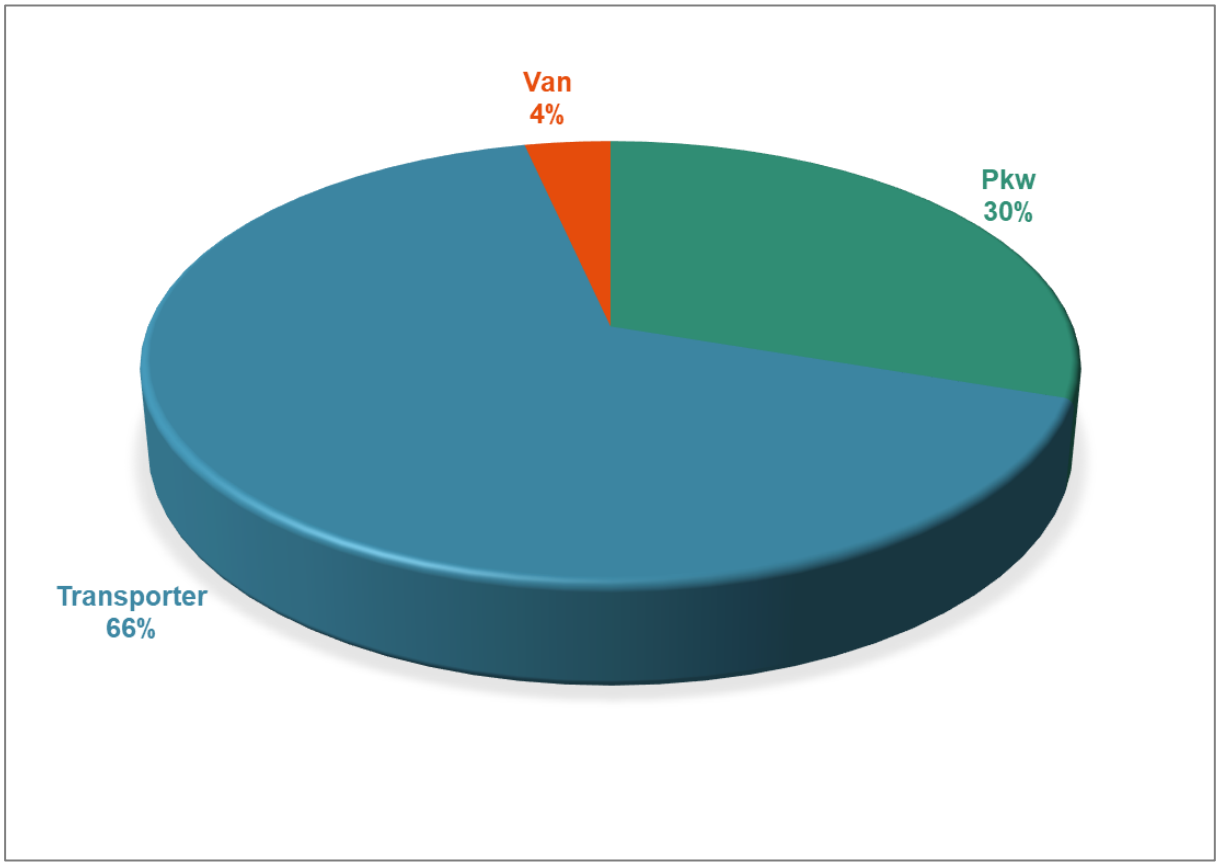


Abbildung 10: Fuhrparkstruktur - Verteilung der Gesamtfahrleistung pro Jahr (N=113)

Die Gesamtfahrleistung des untersuchten Fuhrparks beläuft sich auf 846.396 km pro Jahr. Wie der obenstehenden Abbildung zu entnehmen ist, entfallen 66% der Fahrleistung (561.682 km pro Jahr) auf die Transporter. Deutlich weniger Fahrleistung findet sich bei den Pkw, die nur einen Anteil von 30% (255.453 km pro Jahr) und damit etwas weniger als die Hälfte der Fahrleistung der Transporter aufweisen. Der Anteil der Vans an der Gesamtfahrleistung dagegen beläuft sich auf ungefähr 4% (29.261 km pro Jahr).

Bei der Umrechnung der Fahrleistung auf die Anzahl der Fahrzeuge ergeben sich folgende durchschnittliche Jahresfahrleistungen pro Fahrzeug:

- Pkw: 7.983 km pro Fahrzeug pro Jahr
- Transporter: 7.391 km pro Fahrzeug pro Jahr
- Van: 5.852 km pro Fahrzeug pro Jahr

Die untenstehende Abbildung zeigt die Untersuchung der Jahresfahrleistung für die Pkw und Vans auf der Fahrzeugebene. Hier zeigt sich, dass der Durchschnitt der Fahrleistung beider Fahrzeugklassen zusammen in einer Größenordnung von ca. 7.600 km pro Jahr liegt. Zusätzlich wird allerdings auch aufgezeigt, dass 13 der untersuchten Pkw mit ihrer jährlichen Fahrleistung teils sehr weit unterhalb von 5.000 km pro Jahr liegen. Bei den Pkw mit einer eher

geringen Jahresfahrleistung handelt es sich überwiegend um ältere Pkw (bspw. Polo und Golf), die über 12 Jahre alt sind. Die Fahrzeuge sind unterschiedlichen Ämtern zugeordnet. So finden sich die Fahrzeuge mit geringer Jahresfahrleistung beispielsweise im generellen Fuhrpark (771), im Amt für Stadtentwicklung und Planung (61) oder dem EBE Entwässerungsbetrieb. Demgegenüber stehen nur vier Fahrzeuge, die eine Fahrleistung teils deutlich oberhalb von 15.000 km pro Jahr verzeichnen. Zwei Fahrzeuge davon besitzen Fahrleistungen von über 25.000 km pro Jahr. Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Jahresfahrleistungen überwiegend deutlich unterhalb von 10.000 km pro Jahr liegen. Für 6 Fahrzeuge konnten keine Jahresfahrleistungen berechnet werden, da von der Auftraggeberin keine km-Stände für die Fahrzeuge geliefert wurden.

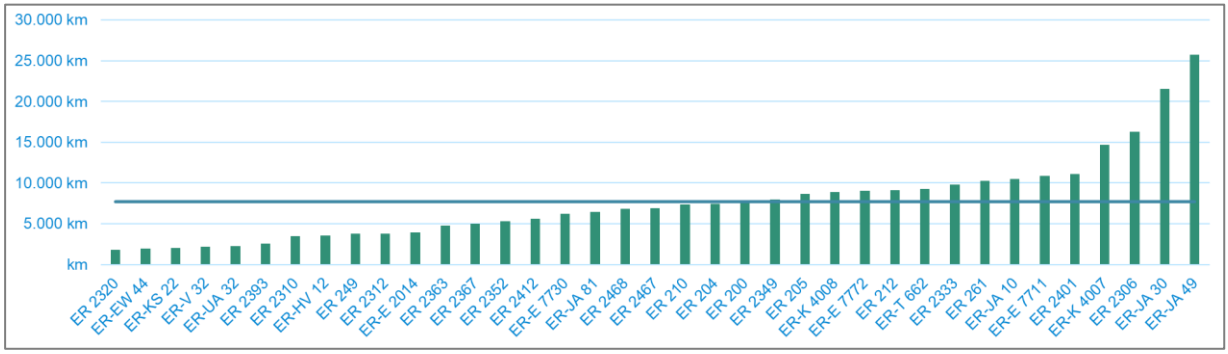


Abbildung 11: Fuhrparkstruktur - Jahresfahrleistung je Fahrzeug (Pkw & Van)

Bei der genaueren Untersuchung der Jahresfahrleistungen der Transporter zeigt die folgende Abbildung, dass ungefähr die Hälfte der untersuchten Transporter teils sehr deutlich unterhalb der durchschnittlichen Jahresfahrleistung von ca. 7.400 km pro Jahr liegen. 11 Transporter legen sogar weniger als 4.000 km pro Jahr zurück. Hingegen legen sieben Transporter pro Jahr sogar deutlich über 12.000 km zurück. Für 12 Fahrzeuge konnte die Analyse nicht durchgeführt werden, da von der Auftraggeberin keine vollständigen Informationen zu den km-Ständen geliefert werden konnten.

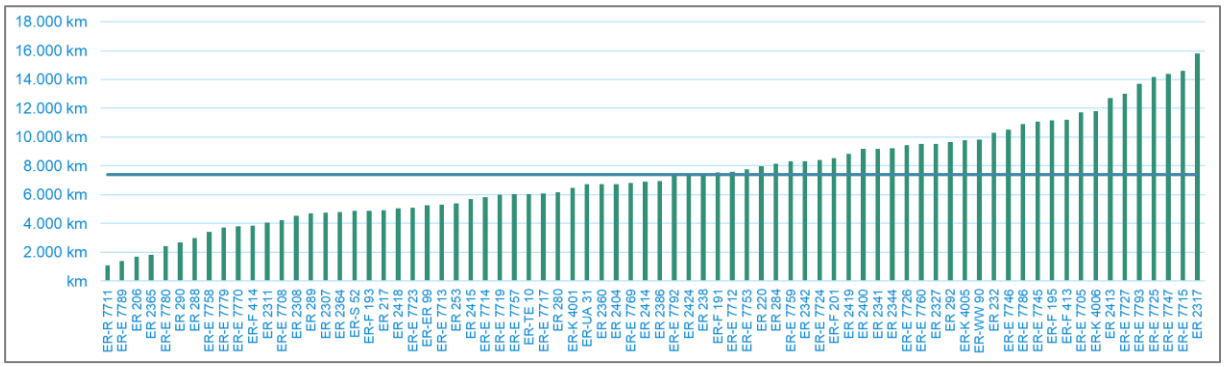


Abbildung 12: Fuhrparkstruktur - Jahresfahrleistung je Fahrzeug (Transporter)

3.2.2 Analyse der Privat-Pkw-Nutzung

Im Bereich der dienstlichen Nutzung der Privat-Pkw wurde die Fahrleistung von insgesamt 346 Fahrzeugen untersucht. Es konnte festgestellt werden, dass die Ämter 51 und 24 mit 80 bzw. 73 Privat-Pkw, die mit Abstand meisten Privat-Pkw dienstlich einsetzen. Im Bereich der Gesamtfahrleistung unterscheiden sich die beiden Ämter allerdings sehr deutlich. Während das Amt 24 (Amt für Gebäudemanagement) eine Jahresfahrleistung von knapp 68.000 km zurücklegt und damit den größten Anteil verbucht, werden im Amt 51 (Stadtjugendamt) nur gut 21.000 km pro Jahr zurückgelegt. Aufgrund der hohen Fahrleistung entfallen auch mit knapp 24.000 € ungefähr 40% der Jahreskosten auf das Amt 24. Die Betrachtung der durchschnittlichen Jahresfahrleistung der Fahrzeuge zeigt, dass lediglich im Amt 20 über 1.000 km pro Jahr pro Fahrzeug zurückgelegt werden. In der Regel liegt die durchschnittliche Jahresfahrleistung pro Fahrzeug deutlich unter 500 km pro Jahr.

Eine genauere Darstellung der Ergebnisse findet sich in den folgenden Tabellen und Abbildungen.

Tabelle 1: Analyse Privat-Pkw-Nutzung nach Amt (Teil 01)

Nummer des Amtes*	Anzahl Fahrzeuge	Summe Laufleistung p.a.	Ø-Laufleistung pro Fahrzeug p.a.	Summe Kosten p.a.**	Summe CO_2-Ausstoß p.a. in kg (WTW)
11	5	466 km	93 km	163,10 €	78 kg
13	7	1.116 km	159 km	390,60 €	187 kg
17	5	460 km	92 km	161,00 €	77 kg
20	2	4.209 km	2.105 km	1.473,15 €	705 kg
23	11	1.800 km	164 km	630,00 €	302 kg
24	73	67.823 km	929 km	23.738,05 €	11.366 kg
30	1	150 km	150 km	52,50 €	25 kg
31	11	9.073 km	825 km	3.175,55 €	1.520 kg
33	7	1.761 km	252 km	616,35 €	295 kg
34	4	811 km	203 km	283,85 €	136 kg
37	2	102 km	51 km	35,70 €	17 kg
39	7	5.294 km	756 km	1.852,90 €	887 kg
40	6	1.609 km	268 km	563,15 €	270 kg
41	8	934 km	117 km	327,01 €	157 kg
43	4	1.018 km	255 km	356,30 €	171 kg
45	1	12 km	12 km	4,20 €	2 kg
46	6	648 km	108 km	226,80 €	109 kg
47	6	678 km	113 km	237,30 €	114 kg

*Die Bezeichnung „Nummer des Amtes" wurde aus den anonymisierten Daten des Kunden übernommen
** Kostenberechnung erfolgte in Abstimmung mit dem Kunden nur auf Basis der Abrechnung anerkannter Privat-Pkw mit einer Entschädigung von 0,35€ pro km
*** Zwei Abrechnungen in Höhe von 39,55 € konnten keinem Amt zugeordnet werden

Tabelle 2: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung nach Amt (Teil 02)

Nummer des Amtes*	Anzahl Fahrzeuge	Summe Laufleistung p.a.	Ø-Laufleistung pro Fahrzeug p.a.	Summe Kosten p.a.**	Summe CO_2-Ausstoß p.a. in kg (WTW)
50	21	17.062 km	812 km	5.971,70 €	2.859 kg
51	80	21.105 km	264 km	7.386,75 €	3.537 kg
52	8	2.975 km	372 km	1.041,25 €	499 kg
55	1	348 km	348 km	121,80 €	58 kg
61	18	4.008 km	223 km	1.402,80 €	672 kg
63	3	85 km	28 km	29,75 €	14 kg
66	11	9.434 km	858 km	3.301,90 €	1.581 kg
77	4	1.234 km	309 km	431,90 €	207 kg
66E	17	11.881 km	699 km	4.158,42 €	1.991 kg
ATZ	6	854 km	142 km	298,90 €	143 kg
BU+rA	1	25 km	25 km	8,75 €	4 kg
II	1	0 km	0 km	- €	0 kg
III	1	271 km	271 km	94,85 €	45 kg
IV	5	741 km	148 km	259,35 €	124 kg
OBM	1	169 km	169 km	59,15 €	28 kg
PR	1	0 km	0 km		0 kg
VI	1	772 km	772 km	270,20 €	129 kg
Gesamtergebnis	**346**	**168.929 km**	**488 km**	**59.124,98 €**	**28.309 kg**

*Die Bezeichnung „Nummer des Amtes" wurde aus den anonymisierten Daten des Kunden übernommen
** Kostenberechnung erfolgte in Abstimmung mit dem Kunden nur auf Basis der Abrechnung anerkannter Privat-Pkw mit einer Entschädigung von 0,35€ pro km
*** Zwei Abrechnungen in Höhe von 39,55 € konnten keinem Amt zugeordnet werden

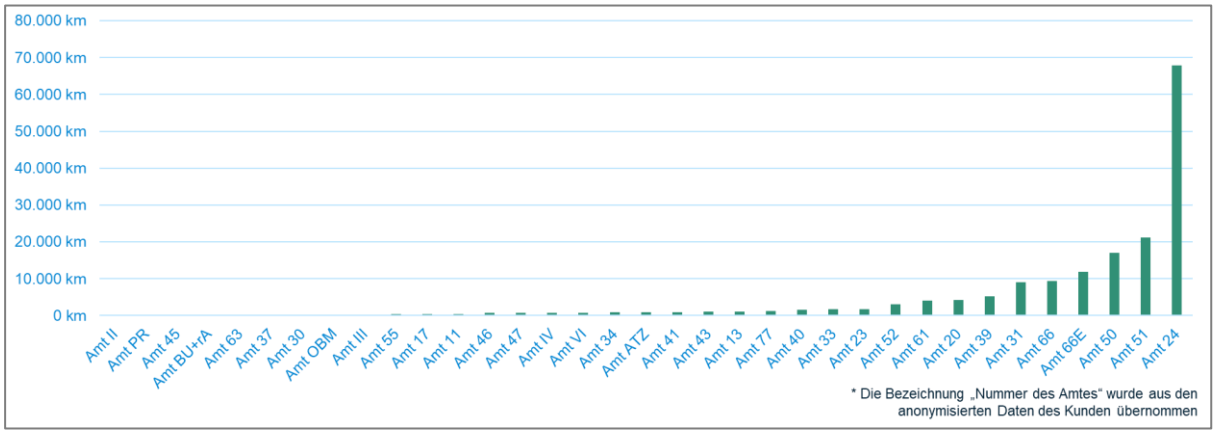


Abbildung 13: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung – Gesamtfahrleistung je Amt

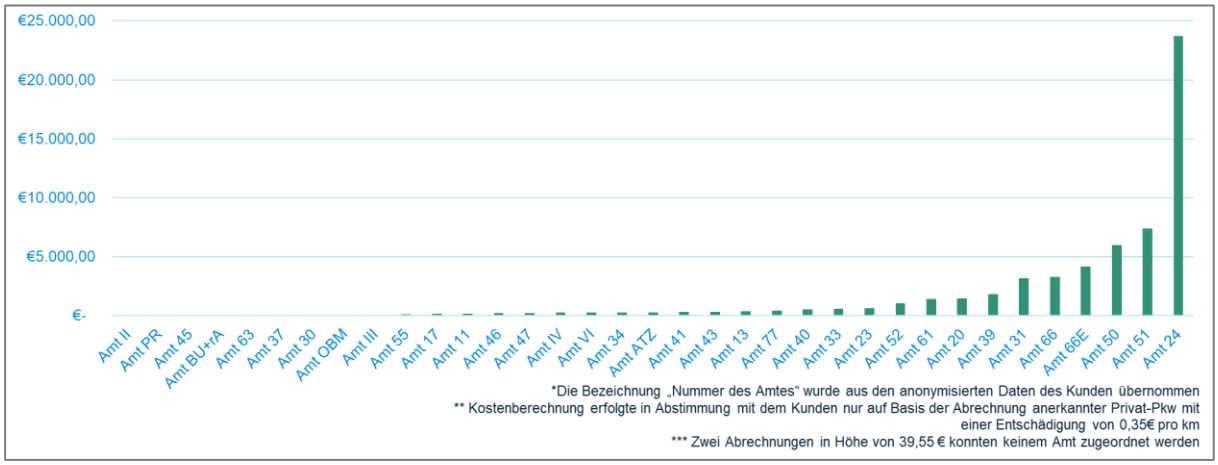


Abbildung 14: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung – Jahreskosten je Amt

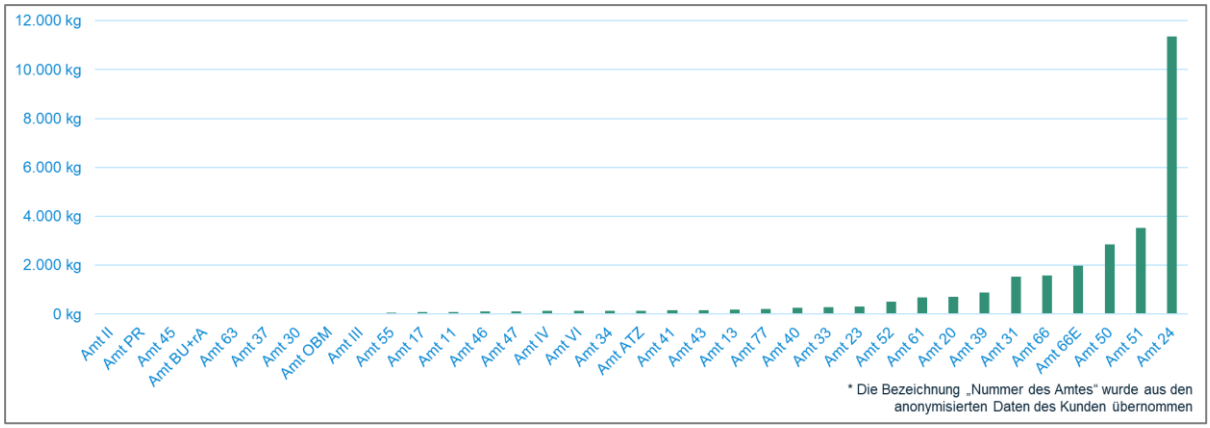


Abbildung 15: Analyse der Privat-Pkw-Nutzung – CO_2-Ausstoß pro Jahr je Amt

3.2.3 Zusammenfassung

Im Rahmen der Fuhrparkstrukturanalyse wurde ein teilweise dezentral verwalteter Fuhrpark betrachtet. Die Beschaffung der Fahrzeuge erfolgt teils über EB77 und teils über die Feuerwehr, die Reparatur und Wartung der Fahrzeuge erfolgt über den Bauhof des EB77. Wie unter 3.2.1 dargestellt, gestaltete sich die Bereitstellung der Fahrzeugdaten für die Fuhrparkstrukturanalyse aufwendig und war in Teilen unvollständig. Diese Basisdaten müssten eigentlich auf „Knopfdruck" zur Verfügung stehen, was bereits als Hinweis auf relevantes Optimierungspotenzial im Fuhrparkmanagement zu bewerten ist. Es fehlt innerhalb der Stadtverwaltung ein Reporting bzgl. des eingesetzten Fuhrparks. Kennzahlen, wie beispielsweise Kilometerkosten, CO_2-Ausstoß oder Kraftstoffkosten je Fahrzeug sind notwendige Grundlagen für eine ökologisch und ökonomisch ausgerichtete Steuerung eines Fuhrparks.

Es ist empfehlenswert die Kompetenzen eines Fuhrparkmanagements an einer zentralen Stelle zu bündeln. Auf diese Weise können alle Prozesse und Kompetenzen von der Beschaffung, über den Einsatz bis zur Verwertung aus einem Bereich heraus gestaltet werden. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund vorteilhaft, weil es Interdependenzen zwischen den Fuhrparkprozessen gibt. So sollte beispielsweise die Auslösung und Umsetzung eines Beschaffungsprozesses in Abhängigkeit von Ergebnissen des Reportings stehen. So könnte beispielsweise die Neubeschaffung angestoßen werden, wenn Reparaturkosten einen zuvor definierten Schwellenwert übersteigen.

Einige Fahrzeuge verfügen grundsätzlich über solide Fahrleistungen, gleichwohl befinden sich in den einzelnen Fahrzeugklassen Fahrzeuge mit Jahresfahrleistungen von relevant unter 10.000 km.

Bei den Dienst-Pkw liegt der Grund hierfür ebenfalls in der dezentralen Organisation des Fahrzeugeinsatzes sowie der dienstlichen Nutzung von Privat-Pkw. Diese stehen neben dem

Dienst-Pkw-Fuhrpark zur Verfügung und werden in nahezu allen Dienststellen genutzt. In fünfzehn Dienststellen sogar in einem Umfang zwischen 1.000 und knapp 68.000 km pro Jahr. Insgesamt werden auf diese Weise mit den dienstlich genutzten Privat-Pkw jährlich knapp 169.000 km Fahrleistung erbracht, was einem CO_2-Ausstoß von über 28 t entspricht. Die dienstliche Nutzung von Privat-Pkw ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht nicht empfehlenswert. Die Wegstreckentschädigung von mittlerweile 0,40 € pro Kilometer (seit dem 01.01.23) stellt lediglich einen Teil der entstehenden Kosten dar. Die Bereitstellung von Stellplätzen, Prozesskosten für die Abrechnung der gefahrenen Kilometer, Kostenübernahmen im Fall von Unfallschäden oder Versicherungskosten sowie hohe Fahrleistungen aufgrund des einfachen Zugangs zu dieser Form der Mobilität führen zu hohen Mobilitätskosten. Die dienstliche Nutzung der Privat-Pkw steht weiterhin ökologischen Zielen entgegen, da hier kein Einfluss auf den CO_2-Ausstoß genommen werden kann.

Aufgrund der lückenhaften Daten, die geliefert wurden, konnte im Bereich der Dienstfahrzeuge keine detaillierte Auswertung in den Bereichen Kosten und CO_2-Ausstoß vorgenommen werden.

3.3 Prozessanalyse

Zur Aufnahme der gelebten Mobilitätspraxis wurden im November und Dezember 2021 mit unterschiedlichen Personengruppen einstündige Interviews geführt. Ziel der Interviews war es bei den Mitarbeiter:innen (teils mit Führungsverantwortung) auf der einen Seite die „Ist-Situation“ abzufragen und auf der anderen Seite Raum für deren Anregungen und Ideen zu geben und sie als Multiplikatoren im anstehenden Change-Prozess mitzunehmen.

Die Interviews wurden mit Beschäftigten aus den folgenden Bereichen geführt:

- Amt für Gebäudemanagement: Mitarbeiter:innen mit hohem Mobilitätsbedarf mit dem Pkw
- Amt für Gebäudemanagement: Mitarbeiter:innen mit hohem Mobilitätsbedarf mit dem ÖPNV/Fahrrad
- Sozialamt: Mitarbeiter:innen mit hohem Mobilitätsbedarf mit dem Fahrrad
- Sozialamt: Mitarbeiter:innen mit hohem Mobilitätsbedarf mit dem Pkw
- Ämterübergreifend: Mitarbeiter:innen, die in die Fahrzeugbeschaffung ihres Amtes involviert sind
- Ämterübergreifend: Mitarbeiter:innen, die mit Fuhrparkmanagement-Aufgaben betraut sind
- Stadtjugendamt: Mitarbeiter:innen mit hohem Mobilitätsbedarf überwiegend mit dem Pkw

- Stadtjugendamt: Mitarbeiter:innen mit hohem Mobilitätsbedarf mit dem Fahrrad

Die wichtigsten ämterübergreifenden Aussagen (zunächst ohne Beschaffung und Fuhrparkmanagement) sind nachfolgend sinngemäß wiedergegeben:

- Die Mobilität findet zu über 95% im gesamten Stadtgebiet Erlangen statt
- Dienstreisen außerhalb des Stadtgebietes finden nur zu Fortbildungen/Messen statt und werden bereits überwiegend mit der Bahn durchgeführt
- Die dienstliche Mobilität variiert je nach Aufgabengebiet zwischen mehreren Einsätzen pro Tag bis zu einem Außeneinsatz im Monat
- Es wird bereits versucht mehrere Termine auf einer Fahrt zu bündeln
- Corona hat teils nur einen geringen Einfluss auf die Mobilität, da Vor-Ort-Termine auch weiterhin durchgeführt werden müssen
- Die Fahrten finden überwiegend ohne oder mit wenig Material statt. Hausverwalter aus dem Amt für Gebäudemanagement bilden eine Ausnahme, da viel Material transportiert werden muss
- Für Hausverwalter wurde eine Neuverteilung der zu betreuenden Objekte vorgenommen, so dass sie inzwischen wohnortnahe Objekte betreuen
- Hausverwalter sind häufig mit Werkzeugen und Materialien unterwegs, so dass beim Fahrzeugtausch ein Aus- und Umladen die Folge wäre
- Dienstfahrrad-Nutzung ist am Rathaus unbeliebt, da die Ausleihe über den Bürgerservice stattfindet, so dass Wartezeiten eingeplant werden müssen
- Die Dienst-Pkw-Nutzung entfällt häufig, da das Buchungssystem als sehr unpraktisch empfunden wird (Buchung über Outlook; Schlüsselabholung im Rathaus)
- Die Organisation und Planung der Dienstwege und Dienstreisen findet meistens durch die Beschäftigten selbst statt
- Eine Führerscheinkontrolle zur Nutzung der Dienst-Pkw findet in der Praxis sehr unregelmäßig statt
- Der Dienst-Pkw-Pool wird als zu klein empfunden, weshalb die Sorge herrscht, dass für spontane Fahrten kein Fahrzeug zur Verfügung steht
- Es besteht die Sorge, dass die Flexibilität bei der Fahrzeugnutzung verloren geht
- Die Nutzung des ÖPNV wird als unpraktikabel empfunden, es herrscht ein hoher Bürokratieaufwand für die Kostenerstattung
- Fahrräder sind im Stadtverkehr schneller als der Pkw und es wird kein Parkplatz benötigt
- Dienst-Fahrräder sind teils nicht für eine starke Auslastung geeignet. Besser wären hochwertige Dienst-Pedelecs

- Eine Nutzung von Zweirädern erfolgt bereits bzw. ist generell von manchen Beschäftigten vorstellbar. Die Nutzung ist abhängig von Wetter und Entfernung
- Im Stadtjugendamt wird häufig der Privat-Pkw dienstlich eingesetzt; für lange Reise wird auch die Bahn genutzt
- Im Stadtjugendamt kommen auch private Fahrräder für Dienstfahrten zum Einsatz
- Es werden Privat-Pkw eingesetzt, in Folge von hoher Dienst-Pkw Auslastung

Zusätzlich wurden die Interviewpartner:innen danach gefragt, wie möglicherweise das Mobilitätsverhalten nachhaltig verbessert werden kann. Nachfolgend werden die möglichen Optimierungsansätze aus Sicht der Teilnehmer:innen aufgelistet:

- Anschaffung übertragbarer ÖPNV-Tickets, die jeweils im Sekretariat des entsprechenden Amtes abgeholt werden können
- Vergrößerung der Dienstradflotte an den Standorten
- Einführung eines Dienstradleasings, um mehr Mitarbeiter:innen zum Umstieg auf das Fahrrad bzw. Pedelec zu bewegen
- Es sollten Anreize gesetzt werden, um Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg zu fördern (bspw. finanzieller Anreiz)
- Erweiterung der Fahrradabstellanlagen
- Erhöhung der Kilometerentschädigung für Fahrrad-Vielfahrer:innen
- Einrichtung weiterer Umkleiden und Duschmöglichkeiten in den Dienstgebäuden
- Beschaffung/Verleih von wetterfester Radbekleidung und Gepäcktaschen
- Anschaffung von Fahrrad-Anhängern (Ausstattung von Kupplungen an jedes Dienst-Fahrrad)
- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes (Fahrradfahrer:innen sollten Vorrang erhalten)
- Einführung eines Corporate CarSharing zur privaten Nutzung von Dienst-Pkw könnte die Abschaffung von Zweitwagen fördern
- Großer Fahrzeugpool mit verschiedenen Fahrzeugen, die je nach Einsatzart einfach gebucht werden können
- Handyhalterungen an Diensträdern könnten die Navigation erleichtern

Nachfolgend sind die Kernaussagen zum Thema Fahrzeugbeschaffung aufgelistet. Hier wurden aus unterschiedlichen Dienststellen (EB 77, Amt 51, EBE und Amt 24) die für die Fahrzeugbeschaffung zuständigen Mitarbeiter:innen interviewt.

- Die Fahrzeugbeschaffung läuft in der Regel über den EB 77 (Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung

- Der Anstoß zur Fahrzeugbeschaffung kommt aus dem Amt, das ein neues Fahrzeug benötigt
- Der Vorlauf für die Fahrzeugbeschaffung liegt bei ca. 1,5 Jahren
- Die Vorgaben bei der Fahrzeugausschreibung sind mittlerweile so komplex, dass pro Fahrzeug mehrere Aktenordner gefüllt werden
- Durch langwierige Prozesse besteht keine Möglichkeit kurzfristig auf günstige Angebote zu reagieren
- Der Beschaffungsprozess erfordert ein hohes Maß an interner Abstimmung zwischen den involvierten Ämtern
- Es existiert ein Kriterienkatalog zur Bewertung der eingehenden Angebote und Vergabe
- Das technische Leistungsverzeichnis enthält eine Gewichtung der verschiedenen Kriterien nach „Wichtigkeit“ (geht zu 50% in die Bewertung). Der Preis geht ebenfalls zu 50% in die Bewertung ein
- Die Stadt Erlangen bevorzugt Kauffahrzeuge für den Fuhrpark
- Der Bauhof besitzt eine eigene Werkstatt, so dass Fahrzeuge zeitnah repariert werden können
- Die Fahrzeuge werden so lange gefahren, bis sie die Hauptuntersuchung nicht mehr erfolgreich bestehen
- Leasingfahrzeuge werden aufgrund hoher Schadensablösungen bei Fahrzeugrückgaben als nicht wirtschaftlich bewertet
- Ein Grundsatz bei der Fahrzeugbeschaffung lautet, dass immer E-Pkw beschafft werden. Das Problem ist, das viele E Fahrzeuge nicht die ausgeschriebenen Anforderungen erfüllen (z. B. Anhängerkupplung)
- Fahrräder bzw. Pedelecs können durch die Ämter selbst beschafft werden

Folgende Optimierungsansätze wurden im Zusammenhang mit der Fahrzeugbeschaffung genannt

- Das Stadt- bzw. Dienst-Rad Leasing sollte wieder eingeführt werden
- Es sollten weitere Anreize für die Fahrradnutzung geschaffen werden; z.B. mehr Dusch- und Umkleidemöglichkeiten in den Dienstgebäuden errichten
- Poollösung von Fahrzeugen ist generell eine gute Idee, bei der Einführung muss jedoch ausreichend Personal zur Umsetzung vorhanden sein
- Es sollte die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden, um die Nutzung von E-Fahrzeugen zu vereinfachen

Nachfolgend sind die Kernaussagen zum Thema Fuhrparkmanagements aufgelistet. Hier wurden ebenfalls aus unterschiedlichen Dienststellen (EB 77, Amt 51, EBE und Amt 24) die für das Fuhrparkmanagement zuständigen Mitarbeiter interviewt.

- Die Werkstatt übernimmt einen Großteil des Fuhrparkmanagements anhand einer Excel Liste z.B. Erinnerungsfunktionen für HU, Reifenwechsel, etc.
- Aufgaben, wie Vermietung oder Begutachtung der Fahrzeuge nach Nutzung liegen im Bereich der Fachämter
- Es gibt keine einsehbare Kostenübersicht für alle Fahrzeuge; Kosten können durch Einzelfallabfragen ermittelt werden
- Es existieren keine Kennzahlen über anfallende CO_2-Werte
- Die Fahrzeugleihe erfolgt über eine Excel Liste, die zentral abgelegt wird und für alle Mitarbeiter:innen zugänglich ist
- Stadtjugendamt: Alle Fahrzeugberechtigten sind in einem Karteikartensystem erfasst, das bei der Feuerwehr verwaltet wird. Die Bereitstellung der Transporter des Stadtjugendamtes erfolgt bei der Feuerwehr, die auch die Führerscheine kontrolliert
- Bei Unfällen wird die eigene Werkstatt zur Schadensdokumentation und -behebung hinzugezogen
- Die Fahrzeugbeschaffung handelt mit der Vorgabe immer ein E-Fahrzeug beschaffen zu müssen. Wenn kein E-Fahrzeug beschafft werden soll, muss Umkehrbeweislast erfolgen
- Vorhandenes Abrechnungsprogramm ARIS könnte das Fuhrparkmanagement leisten, allerdings haben nicht alle Beschäftigten Zugriff darauf. Das Einpflegen der Daten aus der Excel-Liste würde erheblichen Zeitaufwand bedeuten

Folgende Optimierungsansätze wurden im Zusammenhang mit dem Fuhrparkmanagement genannt:

- Die Führerscheinkontrolle sollte digitalisiert werden
- Die vorhandenen Abrechnungssoftware ARIS könnte als Fuhrparkmanagement-Software verwendet werden. Eine Eignung wäre noch zu prüfen
- Einführung eines strukturierten Controllings im Bereich Fahrzeugkosten und CO_2-Ausstoß
- Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements
- Ausbau des öffentlich zugänglichen und kostenlosen Lastenradverleihsystems in Erlangen

3.4 FLEETRIS-Potenzialanalyse

3.4.1 1. Potenzialanalyse

Auf Basis der zur Verfügung gestellten Fahrdaten wurde in einer ersten Analyse für 29 Standorte eine FLEETRIS-Analyse durchgeführt. Es wurden im Untersuchungszeitraum vom 01.10.2018 bis 30.11.2018 die Fahrten von 21 Dienstfahrzeugen und 82 dienstlich genutzten Privatfahrzeugen ausgewertet. Die untersuchten Fahrzeuge wurden im Vorfeld der Analyse zwischen der Auftraggeberin und dem Auftragnehmer abgestimmt. In den folgenden Tabellen wird aufgezeigt, welche Anzahl von Fahrzeugen an den entsprechenden Standorten untersucht wurden. Es zeigt sich, dass der Standort Rathausplatz der mit Abstand größte Standort mit den meisten Fahrzeugen ist. Ansonsten ist zu erkennen, dass bei einem Großteil der weiteren Standorte nur bis zu 3 Fahrzeuge betrachtet wurden.

Tabelle 3: 1. Potenzialanalyse – Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Standorte (Teil 01)

Standort	Fahrzeugklasse	Fahrzeugtyp	Anzahl Fahrzeuge je Klasse
Rathausplz 1	eP2 P3 P4 Privat	Renault Zoe VW Golf / Opel Astra Ford Mondeo -	2 2 1 37
Bayreuther Str 105	P3 Privat	VW Golf -	4 1
Stintzingstr 46a	P2 Tr2 Tr3 Privat	VW Polo Ford Transit MB Sprinter -	1 2 1 1
Fahrstr 18	Tr3 Tr1 Privat	Fiat Ducato VW Caddy -	1 1 3
Werner-von-Siemens-Str 61	Privat	-	7
Theaterstr 1	Tr1 Tr2	VW Caddy Ford Transit	1 1
Nägelsbachstr 38-40	Privat	-	4
Anger-Pestalozzi	Privat	-	2
Karl-Zucker-Str 10	Privat	-	3
Marienstr 19	Privat	-	1

Meisterfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sondereinbauten sind in dieser Liste nicht enthalten (Sonderauswertungen)

Tabelle 4: 1. Potenzialanalyse – Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Standorte (Teil 02)

Standort	Fahrzeugklasse	Fahrzeugtyp	Anzahl Fahrzeuge je Klasse
Äußere Brucker Str 53	P2 V3	VW Polo MB Vito	1 2
Tucherstr 16	Privat	-	3
Zeißstr 51	Privat	-	1
Loschgestr 10	Privat	-	1
Keplerstr 1	Privat	-	1
Noetherstr 49 b	Privat	-	1
Gebbertstr 1	Tr3 Privat	VW Crafter -	1 2
Artilleriestr 25	Privat	-	2
Sixtusstr 9	Privat	-	1
Zeißstr 18	Privat	-	1
Dorfstr 17	Privat	-	1
Dompropststr 6	Privat	-	1
Bierlachweg 11	Privat	-	1
Schallershofer Str 18-20	Privat	-	2

Meisterfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sondereinbauten sind in dieser Liste nicht enthalten (Sonderauswertungen)

Tabelle 5: 1. Potenzialanalyse – Verteilung der Fahrzeuge auf die unterschiedlichen Standorte (Teil 03)

Standort	Fahrzeugklasse	Fahrzeugtyp	Anzahl Fahrzeuge je Klasse
Stintzingstr 22	Privat	-	1
Steigerwaldallee 19	Privat	-	1
Michael-Vogel-Str 1d	Privat	-	1
Sandbergstr 1-5	Privat	-	1
Dechsendorfer Str 11	Privat	-	1

Meisterfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sondereinbauten sind in dieser Liste nicht enthalten (Sonderauswertungen)

In dieser ersten Analyse wurden insgesamt 2.423 Fahrten ausgewertet. Hochgerechnet auf ein Jahr wurden insgesamt 301.160 km zurückgelegt. Gut 144.000 km entfallen auf die 13 Dienst-Pkw und Dienst-Van. Weitere rund 34.000 km wurden mit den 8 Transportern zurückgelegt. Die restlichen rund 122.000 km wurden mit den dienstlich genutzten Privat-Pkw bewältigt. Aus den Jahresfahrleistungen und den Fahrzeugzahlen ergeben sich die durchschnittlichen Fahrleistungen pro Fahrzeug. Bei den Dienst-Pkw und Dienst-Van liegt die durchschnittliche Fahrleistung je Fahrzeug bei gut 11.000 km. Die Transporter dagegen kommen auf eine durchschnittliche jährliche Fahrleistung von lediglich 4.000 km. Auf Basis der Fahrleistung könnte es hier ein Potenzial für eine bessere Nutzung der Fahrzeuge geben. Die dienstlich genutzten Privatfahrzeuge generieren einen Wert von knapp unter 1.500 km pro Jahr.

Parameter	Pkw + Van (dienstlich)	Transporter (dienstlich)	Pkw (privat)
Erfassungsdauer		9 Wochen	
Anfang		01.10.2018	
Ende		30.11.2018	
Ferienzeiten während der Erfassung*		27.10. – 04.11.2018	
Feiertage während der Erfassung*		03.10. / 01.11. / 21.11.	
Anzahl der Fahrzeuge	13	8	82
Fahrten im Zeitraum	476	265	1.682
Ø Fahrten pro Fahrzeug (werktäglich)	0,8	0,8	0,5
Laufleistung (jährlich)	144.681 km	34.389 km	122.090 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	11.129 km	4.299 km	1.489 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	53 km	22 km	13 km

*Ferienzeiten und Feiertage in Bayern

Meisterfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sondereinbauten sind in dieser Liste nicht enthalten (Sonderauswertungen)

Abbildung 16:1. Potenzialanalyse – Datenüberblick der FLEETRIS-Potenzialanalyse für 29 Standorte

In dieser Analyse wurden sehr viele Kleinstandorte untersucht, an denen aktuell ausschließlich eine dienstliche Nutzung von Privatfahrzeugen stattfindet. Im Folgenden wird beispielhaft die Untersuchung für einen Kleinstandort dargestellt.

Die Einzelstandorte Am Anger und Pestalozzistraße wurden aufgrund ihrer räumlichen Nähe zueinander für die Untersuchung zusammen betrachtet. Es ist in der folgenden Abbildung (Ist-

Bild) zu erkennen, dass aktuell zwei dienstlich genutzte Privatfahrzeuge im Einsatz sind. Ein Fahrzeug konnte dem Jugendamt und das andere Fahrzeug dem Amt für Gebäudemanagement zugeordnet werden. Wie an den dunkelblau eingefärbten Flächen, die die zeitliche Nutzung der Fahrten darstellen, zu erkennen ist, wird das obere Fahrzeug regelmäßig genutzt, während das zweite Fahrzeug so gut wie gar nicht zum Einsatz kommt.

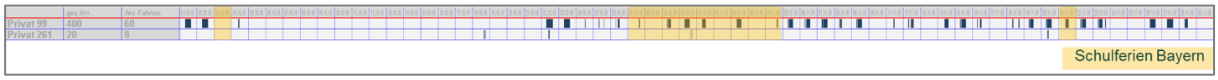


Abbildung 17: 1. Potenzialanalyse – Standort Am Anger/Pestalozzistraße – Ist-Bild der untersuchten Pkw (01.10. – 30.11.2018)

Das folgende „Türmchen-Bild“ zeigt die Fahrzeugnutzung im Falle einer Optimierung. Hier ist zu erkennen, dass bis auf 4 Fahrten alle Fahrten mit einem Fahrzeug durchgeführt werden könnten. Betrachtet man im Türmchen-Bild die Häufigkeit der Fahrten sowie deren Länge, so könnte in diesem Fall die Überlegung angestellt werden, die beiden dienstlich genutzten Privatfahrzeuge durch einen Dienst-Pkw zu ersetzen. Kommt zu dieser Betrachtung noch die Fahrleistung hinzu, die für das untenstehende Fahrzeug auf eine Jahresfahrleistung von ca. 2.350 km hochgerechnet werden konnte, so erscheint die Auslastung eines Dienstfahrzeugs an diesem Standort nicht ausreichend.

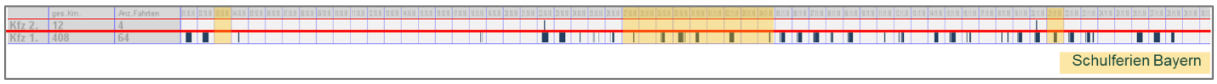


Abbildung 18: 1. Potenzialanalyse – Standort Am Anger/Pestalozzistraße – Türmchen-Bild der untersuchten Pkw (01.10. – 30.11.2018)

Im Nachgang der Ergebnisvorstellung der 1. Potenzialanalyse wurde aufgrund des begrenzten Potenzials eine gesonderte Betrachtung des Standortes Rathausplatz (2. Potenzialanalyse) vereinbart.

3.4.2 2. Potenzialanalyse

In der folgenden Tabelle befindet sich für den Standort Rathausplatz die Anzahl der untersuchten Dienstfahrzeuge, unterteilt in die entsprechenden Fahrzeugklassen. Zudem wurden die dienstlichen Fahrten von 17 Privat-Pkw untersucht. Weitere Fahrten mit Privat-Pkw und Dienst-Pkw wurden seitens der Auftraggeberin als nicht poolbar bewertet. Hierzu wurde seitens der Projektleitung Rücksprache mit den betroffenen Ämtern gehalten. Aufgrund deren Einschätzung zur fehlenden Poolbarkeit wurden weitere Fahrzeuge in der folgenden Analyse nicht berücksichtigt.

Tabelle 6: Verteilung der Fahrzeuge am Standort Rathausplatz für die Potenzialanalyse

Standort	Fahrzeugklasse	Fahrzeugtyp	Anzahl Fahrzeuge je Klasse
Rathausplatz	eP2	Renault Zoe	1
	P4	Ford Mondeo	1

3.4.3 Übersicht

Für den Standort Rathausplatz wurde eine FLEETRIS-Potenzialanalyse durchgeführt. Während des neunwöchigen Untersuchungszeitraums vom 01.10.2018 bis zum 30.11.2018 wurden insgesamt 492 Fahrten ausgewertet, die mit 2 Dienstfahrzeugen und 17 dienstlich genutzten Privat-Pkw durchgeführt wurden. Hochgerechnet auf ein Jahr wurden mit den 19 Fahrzeugen insgesamt 47.782 km zurückgelegt. Bei den betrachteten Fahrzeugen handelt es sich nahezu ausschließlich um Dienst- und Privat-Pkw des Amtes für Gebäudemanagement. Lediglich ein dienstlich genutzter Privat-Pkw stammte aus dem Bürgermeister- und Presseamt.

Die beiden Dienstfahrzeuge legten hochgerechnet insgesamt 17.564 km im Jahr zurück, wodurch sich eine jährliche Fahrleistung von 8.782 km pro Fahrzeug ergibt. Die durchschnittliche Fahrleistung pro Fahrt betrug 45 km, wobei die Fahrzeuge im Schnitt 0,8 mal pro Werktag eingesetzt wurden.

Die 17 dienstlich genutzten Privat-Pkw legten insgesamt 30.218 km pro Jahr zurück, wodurch die jährliche Fahrleistung bei 1.778 km pro Fahrzeug liegt. Dementsprechend konnte eine durchschnittliche Fahrleistung pro Fahrt von 12 km berechnet werden, wobei die Fahrzeuge im Schnitt 0,6 mal pro Werktag eingesetzt wurden.

Parameter	Pkw (dienstlich)	Pkw (privat)
Erfassungsdauer	9 Wochen	
Anfang	01.10.2018	
Ende	30.11.2018	
Ferienzeiten während der Erfassung*	27.10. – 04.11.2018	
Feiertage während der Erfassung*	03.10. / 01.11. / 21.11.	
Anzahl der Fahrzeuge	2	17
Fahrten im Zeitraum	68	424
Ø Fahrten pro Fahrzeug (werktäglich)	0,8	0,6
Laufleistung (jährlich)	17.564 km	30.218 km
Ø Laufleistung pro Fahrzeug (jährlich)	8.782 km	1.778 km
Ø Laufleistung pro Fahrt	45 km	12 km

*Ferienzeiten und Feiertage in Bayern

Abbildung 19: Datenüberblick der FLEETRIS-Potenzialanalyse (Standort Rathausplatz)

Die Jahresfahrleistungen der Dienstfahrzeuge liegen mit knapp 9.000 km Jahresfahrleistung bereits in einer Größenordnung, die auf eine gute Nutzung hindeutet.

3.4.4 Analyse der Fahrdaten nach Fahrstrecken, -dauern und Tageslastkurve

49% der insgesamt 492 ausgewerteten Fahrten sind maximal 10 km lang (siehe nächste Abbildung), was einer Hin- und Rückfahrt von maximal je 5 km entspricht. Nur 1% der in dem betrachteten Zeitraum durchgeführten Fahrten hatten eine Fahrstrecke von über 200 km. Dementsprechend kann ein Großteil der Fahrzeuge problemlos elektrifiziert werden und mit einer vergleichsweise geringen Batteriekapazität (bspw. 40 kWh) betrieben werden. Die geringen Batteriekapazitäten beeinflussen die Umweltwirkung der Elektrofahrzeuge positiv.

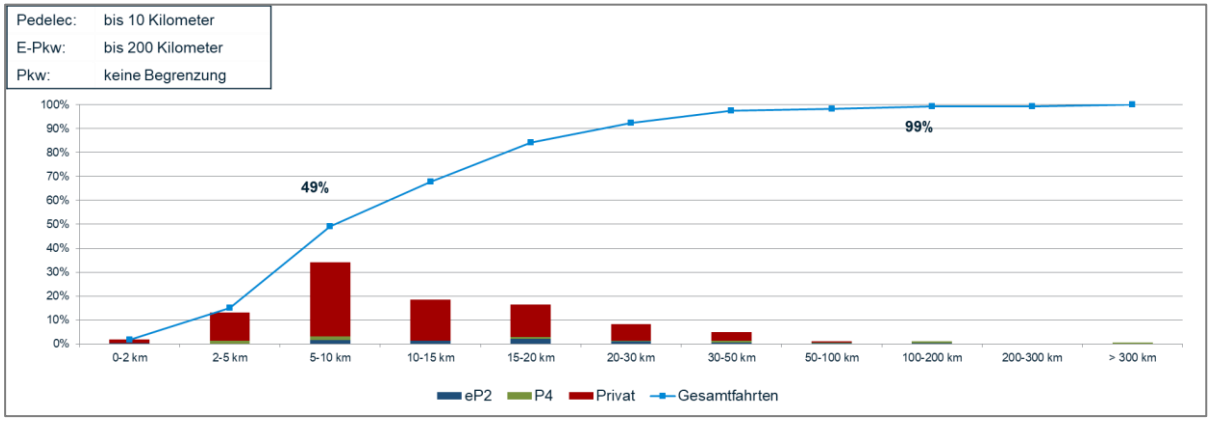


Abbildung 20: Verteilung der Fahrten nach Fahrstrecke (Standort Rathausplatz)

50% der Fahrten hatten eine Nutzungsdauer von 1-2 Stunden (vgl. nächste Abbildung). Im Falle eines Fahrzeugpoolings würden sich diese kurzzeitigen Nutzungsintervalle positiv auf ein mögliches Fahrzeugpooling auswirken, da Fahrzeuge mehrfach am Tag eingesetzt werden könnten.

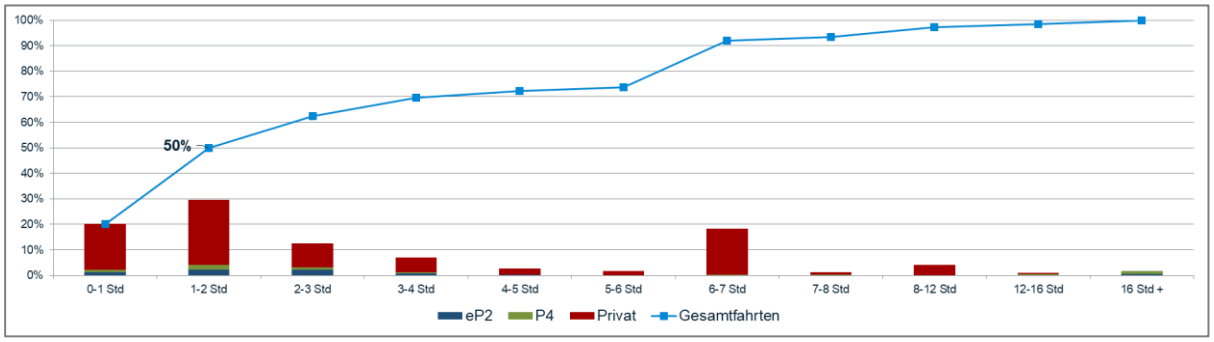


Abbildung 21: Verteilung der Fahrten nach Nutzungsdauer (Standort Rathausplatz)

Betrachtet man die nachfolgende Tageslastkurve, erkennt man, dass im Durchschnitt rund vier bis sechs Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz waren. Allerdings werden am Montagvormittag durchschnittlich mehr als sechs Fahrzeuge zeitgleich benötigt. Es lässt sich an allen Tagen

eine abnehmende Fahrzeugnutzung um die Mittagszeit erkennen. Ebenso zeigt sich am Nachmittag ein erneuter deutlicher Anstieg der Fahrzeugnutzung. Dieser „Peak“ steht im Zusammenhang mit der Nutzung der Privat-Pkw, die häufig nachmittags bis ca. 16 Uhr genutzt werden. Hieraus könnte abgeleitet werden, dass ein relevanter Anteil der Heimfahrten mit Dienstfahrten kombiniert wird.

Weiterhin findet in den Abend- und Nachtzeiten nahezu keine Nutzung der Fahrzeuge statt, wodurch selbst bei einer Ladeleistung von lediglich 3,7 kW mehr als 200 km Reichweite geladen werden könnte. Alternativ könnten diese auslastungsschwachen Zeiten zwischen den Tagen für eine Buchung der Dienstfahrzeuge durch Dritte (z. B. private Fahrten der Beschäftigten des Fachbereiches) genutzt werden.

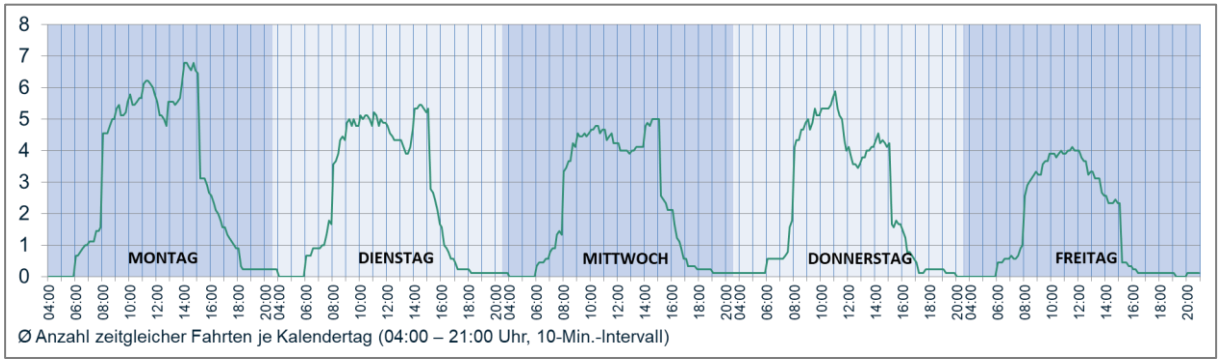


Abbildung 22: Tageslastkurve der gleichzeitigen Nutzung von Fahrzeugen pro Tag (Mo-Fr) (Standort Rathausplatz)

Es zeigt sich, dass:

- nahezu an allen Tagen der Bedarf vormittags und am frühen Nachmittag am höchsten ist,
- der Bedarf montags am frühen Nachmittag und donnerstags am späten Vormittag am höchsten ist,
- nach 18:00 Uhr so gut wie keine Fahrzeuge genutzt werden,
- und freitags der Bedarf bereits ab 14:00 Uhr kontinuierlich abnimmt und bereits ab ca. 16.00 Uhr so gut wie keine Fahrzeuge genutzt werden.

3.4.5 Analyse der Fahrdaten

In den folgenden Abbildungen wird für den untersuchten Standort der optimierte Einsatz der Fahrzeuge dargestellt, wie dies beim Einsatz einer automatisierten Dispositionssoftware der Fall wäre. Hierbei stellen die dunkelblau eingefärbten Balken jeweils die zeitliche Nutzung eines Fahrzeugs dar. Je länger der eingefärbte Balken, umso länger dauerte die Fahrt. Der Grundbedarf, also die Anzahl an Fahrzeugen, die regelmäßig benötigt werden würden, um den Mobilitätsbedarf zu decken, befindet sich in den Abbildungen unterhalb der roten Linie.

Diese Linie wurde durch den Berater eingezeichnet. Die Bedarfe oberhalb dieser Linie stellen den Spitzenbedarf dar. Dieser könnte beispielsweise durch einen ortsansässigen CarSharing-Anbieter gedeckt werden. Die CarSharing-Fahrzeuge könnten dabei auch durch sogenannte „Blockbuchungen“ über längere Zeiträume (z. B. über die tägliche Dienstzeit) bereitgestellt werden. Auf diese Weise könnten sie wie Dienstfahrzeuge genutzt werden.

Während des Untersuchungszeitraums waren nur einmal elf Fahrzeuge gleichzeitig notwendig, um den Mobilitätsbedarf am Standort zu decken. An fünf weiteren Tagen waren zehn Fahrzeuge zeitgleich im Einsatz. In der Regel wurden lediglich fünf bis sieben Fahrzeuge zeitgleich benötigt. In der untenstehenden Abbildung wird die optimierte Fahrzeugnutzung im Bereich der Pkw dargestellt, wobei zu erkennen ist, dass nur sehr wenige Bedarfsspitzen vorlagen. Bei den Fahrten oberhalb der roten Linie handelt es sich überwiegend um zeitlich kürzere Fahrten, was an der häufig geringen Ausprägung der dunkelblau eingefärbten Flächen zu erkennen ist. Zudem zeigt sich, dass es kaum Änderungen im Nutzungsverhalten während der Schulferien gab. Weiterhin wird sichtbar, dass an den Wochenenden so gut wie keine dienstliche Mobilität stattgefunden hat. Im Normalfall wurden die Fahrzeuge einmal, manchmal aber auch mehrmals, am Tag genutzt. Die Fahrdaten insgesamt zeigen, dass der Grundbedarf am Standort mit vier Dienst-Pkw gedeckt werden könnte. Unter Grundbedarf wird in diesem Zusammenhang der Fahrzeugbestand verstanden, der im Minimum vorgehalten werden müsste.

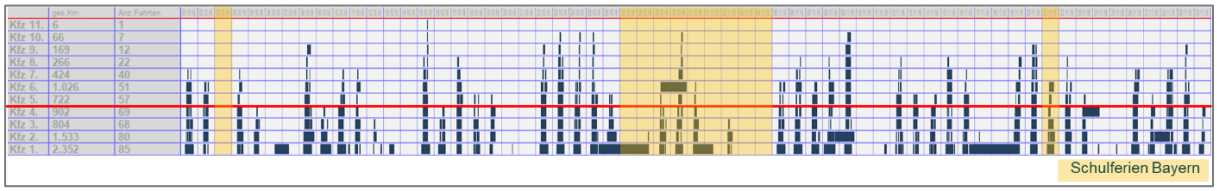


Abbildung 23: Standort Rathausplatz – Türmchen-Bild der untersuchten Pkw (01.10. – 30.11.2018)

Die oberhalb der roten Linie befindlichen Fahrten könnten beispielsweise in der oben beschriebenen Form des CarSharings gedeckt werden.

Bei der Bewertung dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass alle betrachteten Pkw aus dem Amt für Gebäudemanagement stammen. Im Rahmen des Interviews mit Vertretern des Amtes 24 wurde aufgenommen, dass lediglich 10% der Fahrten planbar sind. Dieser Umstand wäre sicherlich bei einer zukünftigen Dimensionierung des Fahrzeugpools zu berücksichtigen. Weiterhin wäre zu berücksichtigen, dass sechs der 17 Privat-Pkw über keine Fahrdaten im Sinne von Start- und Endzeit verfügten. Für diese sechs Fahrzeuge wurde für die Einsatztage die Annahme getroffen, dass sie von 08:00 bis 15:00 Uhr durchgehend im Einsatz waren. Diese Annahme trägt sicherlich eher zu einer überhöhten Darstellung des Fahrzeugbedarfs bei.

3.5 Kosten- und CO_2-Vergleichsrechnungen

In diesem Kapitel werden Vergleichsrechnungen der Kosten und des CO_2-Ausstoßes dargestellt. In dieser vergleichenden Betrachtung werden der Ist-Situation drei unterschiedliche Soll-Szenarien gegenübergestellt. Für die Berechnungen wurde auf Kostendaten aus dem ADAC-Kostenrechner zurückgegriffen. Die Berechnungen basieren in der Fahrzeuganzahl und den Fahrleistungen auf den vorgenannten Untersuchungen und betrachten die zuvor genannten 2 Dienstfahrzeuge und 17 dienstlich genutzten Privat-Pkw, die durch einen angenommenen Grundbedarf von vier Dienstfahrzeugen und eine Spitzenbedarfsabdeckung durch CarSharing-Fahrzeuge substituiert wurden.

In der folgenden Tabelle wird zunächst die Ist-Situation der aktuellen Kosten und des CO_2-Ausstoßes der in die Betrachtung einbezogenen Fahrzeuge dargestellt. Die Fahrleistungen wurden den kundenseitig gelieferten Fahrdaten entnommen und auf ein Jahr hochgerechnet.

Tabelle 7: Berechnung der Ist-Kosten auf Basis erhobener Fahrdaten (Standort Rathausplatz)

	Kfz-Klasse	Beispiel-Kfz	Anzahl	Ø Fahrleistung/Kfz p.a.	Fahrleistung gesamt/Kfz-Klasse p.a.	variable Kosten/km	fixe Kosten p.a.	Gesamt-kosten p.a.	Vollkosten je km (inkl. Prozess-kosten)	CO_2-Ausstoß (WTW)
Dienst-Kfz	eP2	Renault Zoe	1	5.171 km	5.171 km	0,15 €	5.964 €	6.740 €	1,43 €	359 kg
Dienst-Kfz	P4	Ford Mondeo	1	12.393 km	12.393 km	0,16 €	6.717 €	8.700 €	0,76 €	1.812 kg
Privat-Kfz	Erstattung-Kilometer		17	1.778 km	30.218 km	0,30 €		9.065 €		5.064 kg
Parkplätze Dienst-Kfz			2				420 €	840 €		
Parkplätze Privat-Kfz			17				420 €	7.140 €		
Dienstreisekasko-versicherung			17				75 €	1.275 €		
Prozesskosten Dienst-PKW			2				658 €	1.316 €		
Prozesskosten km-Geld-Erstattung			17				200 €	3.400 €		
Gesamt			**19**		**47.782 km**			**38.476 €**		**7.234 kg**

Berechnung erfolgte auf Grundlage von Brutto-Kostendaten des Kunden
Fahrleistungen und Kosten wurden immer auf ein Jahr hochgerechnet
Parkplatzkosten wurden mit einem Durchschnittswert von 35 € pro Stellplatz pro Monat berechnet

Bei der aktuellen Nutzung der untersuchten Fahrzeuge entstehen Kosten in Höhe von rund 38.400 € pro Jahr. Neben den originären Fahrzeugkosten, wie Kraftstoffkosten, Steuern und Wertverlust, wurden auch die Prozesskosten sowie die Parkplatzkosten in die Berechnung einbezogen. Hierbei bilden die Prozesskosten den Aufwand des Fuhrparkmanagements ab. Bei den Parkplatzkosten handelt es sich um Erfahrungswerte aus vergleichbaren Projekten der Auftragnehmerin, die, wie alle anderen Werte auch, zuvor mit der Projektleitung abgestimmt wurden.

Auf Grundlage der vorliegenden Kostendaten sowie der Auswertung der Fahrdaten wurden drei unterschiedliche Soll-Szenarien berechnet. Die drei Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich der dienstlichen Nutzung von Privat-Pkw sowie der Nutzung eines internen Fahrzeugpoolings oder eines Corporate CarSharings.

Die Kosten für das öffentliche CarSharing wurden auf Basis der Preise des Sharing-Anbieters scouter[1] berechnet. Die Werte setzen sich aus den Zeit- und Kilometerkosten zusammen, die mit Hilfe der Preislisten und auf Basis der erhobenen Fahrdaten errechnet wurden.

Die Berechnung des CO_2-Ausstoßes erfolgt als Well-to-Wheel-Berechnung[2] auf Grundlage der TREMOD-Daten des Umweltbundesamtes.[3]

Für die Dienstfahrzeuge wurde mit einem, aus den vom Hersteller angegebenen Verbrauchsdaten der Fahrzeuge errechneten, durchschnittlichen CO_2-Ausstoß gerechnet. Für Elektrofahrzeuge erfolgte die CO_2-Berechnung auf Grundlage des deutschen Strommix.

Folgende Szenarien wurden betrachtet:

- Szenario 1: Einsatz von 3 E-Fahrzeugen und 1 konventionellen Fahrzeug im internen Pooling (Vergleichsfahrzeuge: Renault Zoe, Ford Mondeo) mit Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing und der Verlagerung kurzer Fahrten auf Dienst-Pedelecs
- Szenario 2: Einsatz von 3 E-Fahrzeugen und 1 konventionellen Fahrzeug im Corporate CarSharing mit einer Vermietung an Mitarbeiter:innen (Vergleichsfahrzeuge: Renault Zoe, Ford Mondeo) mit Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing und der Verlagerung kurzer Fahrten auf Dienst-Pedelecs
- Szenario 3: Einsatz von 3 E-Fahrzeugen und 1 konventionellen Fahrzeug im Corporate CarSharing mit einer Vermietung an Mitarbeiter:innen (Vergleichsfahrzeuge: Renault Zoe, Ford Mondeo, Privat-Pkw) mit Spitzenlastabdeckung durch öffentliches CarSharing und der Verlagerung kurzer Fahrten auf Dienst-Pedelecs sowie der Möglichkeit der dienstlichen Nutzung von 5 Privat-Pkw

Auf Basis der hochgerechneten Fahrleistungen je Fahrzeugklasse und der zugrunde gelegten Kosten sowie CO_2-Verbräuche werden die Ergebnisse der Szenarien dargestellt. Dabei sind die angenommenen Jahreskilometer von knapp 47.800 km immer identisch, die Kosten und CO_2-Verbräuche variieren hingegen. Eine Übersicht der Gesamtkosten und CO_2-Verbräuche aller Szenarien finden sich in den nachfolgenden Abbildungen.

[1] https://scouter.de/preise/ (Stand 09.08.2022)
[2] Betrachtung der gesamten Wirkungskette vom Ursprung (Well = Bohrloch) bis zur Verwendung (Wheel = Rad) in der ökologischen Bewertung
[3] https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-2

Tabelle 8: Gegenüberstellung der unterschiedlichen Szenarien

Kosten Ist	CO_2 Ist (kg)
38.476 €	7.234 kg

Szenario	Kosten (€)	Kostenersparnis (€)	Kostenersparnis (%)	CO_2 (kg)*	CO_2-Ersparnis (kg)	CO_2-Ersparnis (%)
Szenario 01	35.810 €	2.667 €	7%	4.157 kg	3.077 kg	43%
Szenario 02**	40.061 €	-1.585 €	-4%	4.157 kg	3.077 kg	43%
Szenario 03**	39.208 €	-732 €	-2%	4.298 kg	2.936 kg	41%

* Berechnung auf Basis von WTW (Well to Wheel)
** inkl. der Vermietung an MitarbeiterInnen

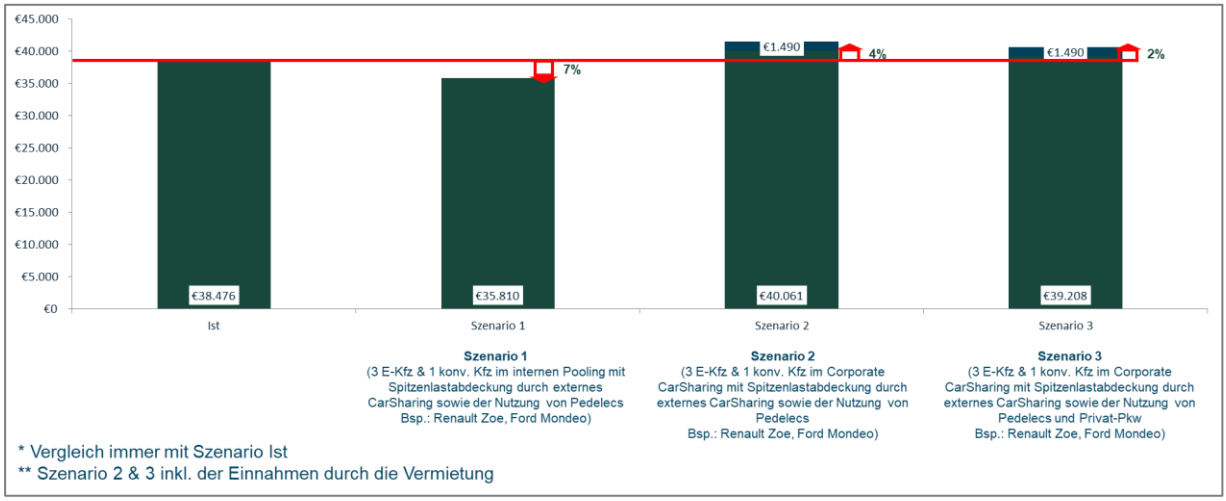


Abbildung 24: Gegenüberstellung der Gesamtkosten der unterschiedlichen Szenarien

Das in der Abbildung dargestellte Berechnungsergebnis zeigt eine potenzielle Kostenersparnis von 7% des Szenarios 1 im Relation zur Ist-Situation. Hingegen die Szenarien 2 und 3 würden zu einer Verteuerung bei der Deckung des hier betrachteten Mobilitätsbedarfs führen.

Mit dem Szenario 1 ist somit ein kleiner (vier Dienstfahrzeuge, zwei Pedelecs), überwiegend elektrifizierter Fahrzeugpool unter Nutzung einer Buchungssoftware sowie Einbindung des öffentlichen CarSharings, die kostengünstigste Form zur Deckung des betrachteten Mobilitätsbedarfs.

Bei der Bewertung dieses Ergebnisses ist allerdings zu berücksichtigen, dass dies eine gewisse Planbarkeit der Mobilität voraussetzt. Hier wäre zu prüfen, ob diese beim Amt 24 durch eine Anpassung der Arbeitsorganisation (z. B. Einsatzsteuerung) ermöglicht werden könnte. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist anzunehmen, dass das Amt 24 bei einem Fahrzeugpool mit vier Fahrzeugen selbst beim temporären Zugriff auf CarSharing-Fahrzeuge schnell an Kapazitätsgrenzen stoßen würde. Um auch sehr kurzfristig auf die in fußläufiger Entfernung zum Rathaus befindlichen CarSharing-Fahrzeuge (2 Fahrzeuge CarSharing Erlangen e.V.) zugreifen zu können, müssten diese während zuvor definierter Zeiten (z. B. Rah-

mendienstzeit) für die Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung „blockgebucht“ werden. Die Car-Sharing-Fahrzeuge wären in diesen Zeiten für Dritte nicht nutzbar. Hierzu wird zumeist von Anbietern ein Mindestumsatz erhoben. Dieser wurde in den durchgeführten Berechnungen nicht in Ansatz gebracht. Es wurde die reine Nutzung berechnet.

Durch den hohen Grad der Elektrifizierung des Fahrzeugpools, die Verringerung bzw. Abschaffung der Privat-Pkw-Nutzung sowie der Umschichtung kurzer Fahrten auf Dienst-Pedelecs kann, im Gegensatz zur aktuellen Situation, eine Reduzierung des CO_2-Ausstoßes zwischen 41% und 43% erzielt werden.

3.5.1 Zusammenfassung

Unter der Annahme einer angepassten Arbeitsorganisation der Außendienstmitarbeiter:innen des Amtes 24 könnte der Einsatz von gepoolten Dienstfahrzeugen und die Einbindung von Fahrzeugen eines CarSharing-Anbieters zu einer geringen Kostenreduzierung und einer relevanten Reduzierung des CO_2-Ausstoßes führen. Die dargestellten Effekte ergeben sich im Wesentlichen durch eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, der Verringerung bzw. Abschaffung der Privat-Pkw-Nutzung sowie der Implementierung eines Fahrzeugpools oder der Nutzung einer Buchungssoftware. Hinzu kommen verringerte Kosten im Bereich der Parkplatzkosten, da diese im Falle einer Umsetzung für deutlich weniger Fahrzeuge vorgehalten werden müssten. Die Vergleichsberechnungen wurden auf Basis von Vollkosten des ADAC erstellt.

Im Gegensatz zu den Kosten lässt sich bei der CO_2-Reduzierung ein eindeutiger Trend erkennen. Durch die höhere Elektrifizierung können Einsparungen bis zu 43% im Gegensatz zur Ist-Situation erzielt werden.

Um zeitnah die realen Effekte eines Fahrzeugpoolings bewerten zu können, scheint es empfehlenswert zu sein, einen Pool in der beschriebenen Größe (z. B. vier Dienst-Pkw) am Rathausplatz zur Verfügung zu stellen. Hierbei sollte eine Dispositions- oder Buchungssoftware zum Einsatz kommen. Die Funktionalitäten der Software sollten in Abhängigkeit von einer potenziellen späteren Ausweitung des Pools definiert werden. In jedem Fall sollten die Poolfahrzeuge mit einer Zugangstechnik (z. B. Bordcomputer) versehen werden, die einen Zugriff auf die Fahrzeuge ohne personellen Aufwand ermöglichen. Eine weitere Anforderung sollte die Möglichkeit zur Einbindung von Fahrrädern und Pedelecs in diesen Fahrzeugpool sein.

Der so geschaffene Fahrzeugpool sollte zunächst auf Freiwilligenbasis bereitgestellt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei den aktuellen Kraftstoffpreisen ausreichend Beschäftigte auf das neu geschaffene Angebot zurückgreifen werden.

3.6 Wohnstandortanalyse

In diesem Kapitel werden die Wohnstandortanalysen für 4 Standorte dargestellt. Bei den Standorten Rathausplatz und Schuhstraße wurden darüber hinaus die Zeitvergleiche Pkw/ÖPNV sowie Pkw/Pedelec betrachtet.

3.6.1 Standort Rathausplatz

Am Standort Rathausplatz wurden 448 Beschäftigte im Rahmen der Analyse betrachtet. Einige Mitarbeiter:innen wohnen im direkten Umfeld des Arbeitsortes (rd. 13%). Insgesamt 50% der Mitarbeiter:innen wohnen in einem Umkreis bis zu 10 km und somit in einer für die Nutzung von Pedelecs geeigneten Entfernung. Nachfolgend sind die einzelnen Entfernungscluster der Beschäftigten dargestellt.

Entfernung (km)	Anzahl Mitarbeiter (Pkw Entfernung)	Anzahl Mitarbeiter (Pedelec Entfernung)	Mitarbeiter kumuliert (Pkw Entfernung)		Mitarbeiter kumuliert (Pedelec Entfernung)	
0-2	46	56	46	10%	56	13%
2-5	81	95	127	28%	151	34%
5-10	82	74	209	47%	225	50%
10-15	56		265	59%		
15-20	65		330	74%		
20-30	60		390	87%		
30-40	32		422	94%		
40-50	16		438	98%		
50-80	7		445	99%		
>80	3		448	100%		

Abbildung 25: Entfernungscluster Rathausplatz

Die räumliche Verteilung der Beschäftigten hilft bei der Fragestellung, ob der ÖPNV oder das Pedelec zeitlich schneller als der Pkw ist, nur bedingt weiter. Sicherlich kann man im direkten Nahbereich auch ohne weitere Analyse davon ausgehen, dass das Zweirad oder zu Fuß gehen schneller, wirtschaftlicher und ökologischer als der Pkw ist. Sobald man jedoch über den Radius von ca. 5 km hinausgeht, lässt sich das erst unter konkreter Betrachtung des direkten Zeitvergleichs von ÖPNV zu Pkw bzw. Pedelec zu Pkw sagen. Nachfolgend ist der Zeitvergleich von ÖPNV zu Pkw kartografisch dargestellt.

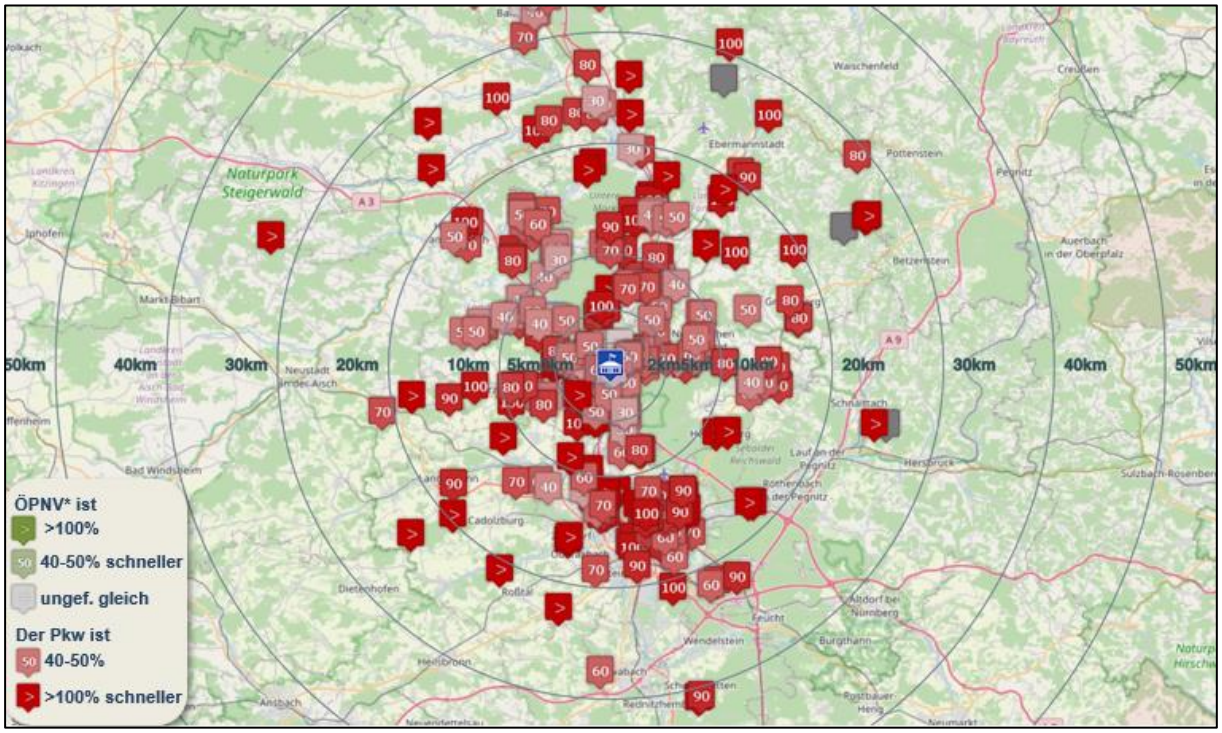


Abbildung 26: Zeitvergleich Pkw/ÖPNV Rathausplatz

Jedes der Fähnchen stellt einen Wohnort der Beschäftigten dar. Das blaue Symbol in der Mitte kennzeichnet den Arbeitsort. Ist der ÖPNV schneller, wird das Fähnchen grün dargestellt. Ist der Pkw schneller wird das Fähnchen rot dargestellt. Sind ÖPNV und Pkw ähnlich schnell, stellt dies ein graues Fähnchen dar. Betrachtet man die Karte, erkennt man, dass der Pkw gegenüber dem ÖPNV zumeist zeitlich vorteilhaft ist. Entlang der Bahnschienen und teils im näheren Umfeld ist der Vorteil des Pkw nicht mehr so stark ausgeprägt, was an dem helleren Rotton der entsprechenden Fähnchen zu erkennen ist. Quantitativ dargestellt könnten 204 Beschäftigte (46%) mit dem ÖPNV ähnlich schnell zur Arbeitsstätte kommen, wohingegen für 236 Beschäftigte der Pkw deutlich schneller wäre.

Die nächste Darstellung zeigt den direkten Zeitvergleich (in Minuten) zwischen Pkw und Pedelec. Von den Mitarbeiter:innen des Standortes Rathausplatz befinden sich 224 Beschäftigte in Pedelec-Entfernung. Würden diese Mitarbeiter:innen mit dem Pedelec zur Arbeit fahren, wären 207 ähnlich schnell, wie mit dem Pkw und 17 Personen wären sogar schneller. Das Pedelec stellt daher im Nahbereich eine echte Alternative zum Pkw dar.

Zeitvergleich in Minuten													
224*		Pedelec											
		5	10	15	20	30	40	50	60	80	100	120	>120
Pkw	5												
	10	19											
	15	14	54	24	1								
	20		3	29	38	23							
	30					13	6						
	40												
	50												
	60												
	80												
	100												
	120												
	>120												
		Neutral: 207			Verbesserung: 17				Verschlechterung: 0				

Abbildung 27: Zeitvergleich Pkw/Pedelec Rathausplatz

3.6.2 Standort Schuhstraße 40

An diesem Standort wurden 174 Beschäftigte betrachtet. In der nachfolgenden Abbildung sind die Entfernungscluster dargestellt. Ähnlich wie beim Rathausplatz wohnen rund 10% in unmittelbarer Umgebung zum Standort. Insgesamt wohnen rund 47% in einer Entfernung bis 10 km und könnten daher grundsätzlich gut das Zweirad auf dem Arbeitsweg nutzen.

Entfernung (km)	Anzahl Mitarbeiter (Pkw Entfernung)	Anzahl Mitarbeiter (Pedelec Entfernung)	Mitarbeiter kumuliert (Pkw Entfernung)		Mitarbeiter kumuliert (Pedelec Entfernung)	
0-2	12	17	12	7%	17	10%
2-5	32	34	44	25%	51	29%
5-10	29	30	73	42%	81	47%
10-15	22		95	55%		
15-20	26		121	70%		
20-30	34		155	89%		
30-40	4		159	91%		
40-50	8		167	96%		
50-80	3		170	98%		
>80	4		174	100%		

Abbildung 28: Entfernungscluster Schuhstraße 40

Betrachtet man den Zeitvergleich, so stellt man fest, dass auf den ersten Blick wieder der Pkw das deutlich schnellere Verkehrsmittel ist. In diesem Fall stellt der ÖPNV für rund 15% der Beschäftigten ein ähnlich schnelles Verkehrsmittel wie der Pkw dar. Alle anderen sind auf dem Arbeitsweg mit dem Pkw schneller.

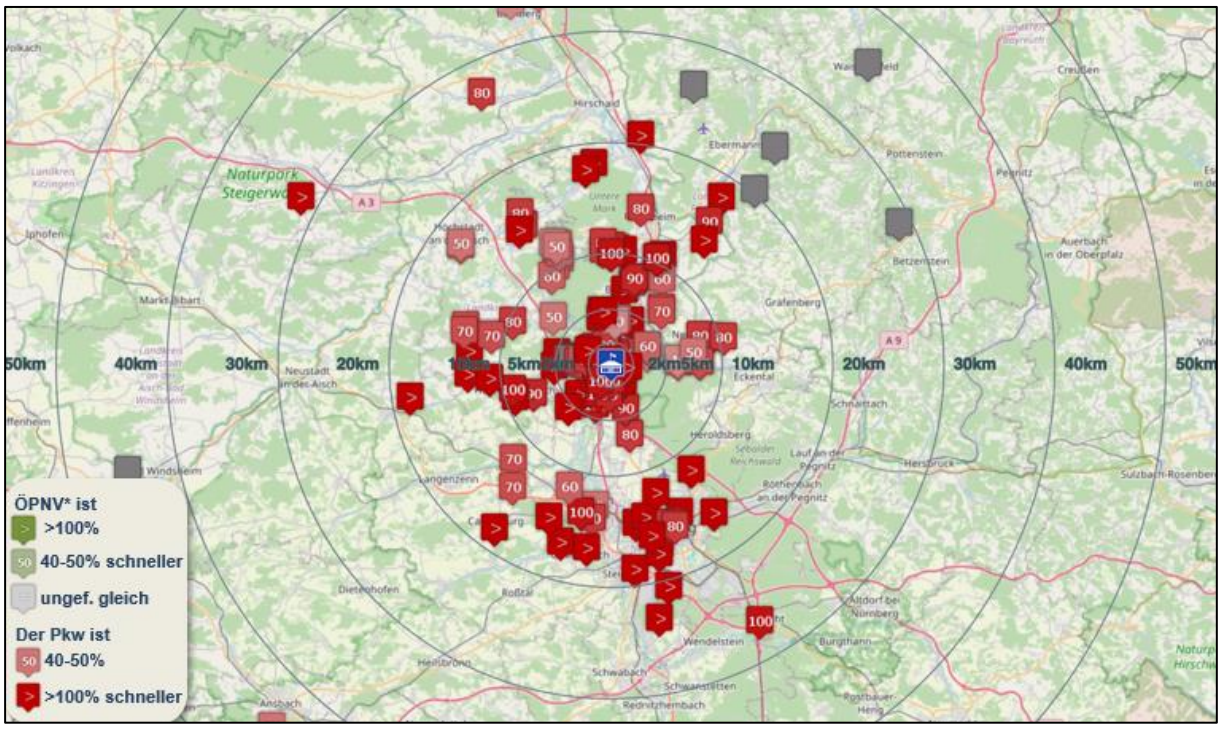


Abbildung 29: Zeitvergleich Pkw/ÖPNV Schuhstraße

Ein anderes Bild ergibt sich beim Zeitvergleich Pedelec/Pkw. In der nachfolgenden Abbildung erkennt man, dass nahezu alle Beschäftigten schneller oder ähnlich schnell mit dem Pedelec (92%) als mit dem Pkw sind. Insbesondere im Nahbereich auf kurzer Strecke ist wieder das Pedelec das deutlich bessere Verkehrsmittel.

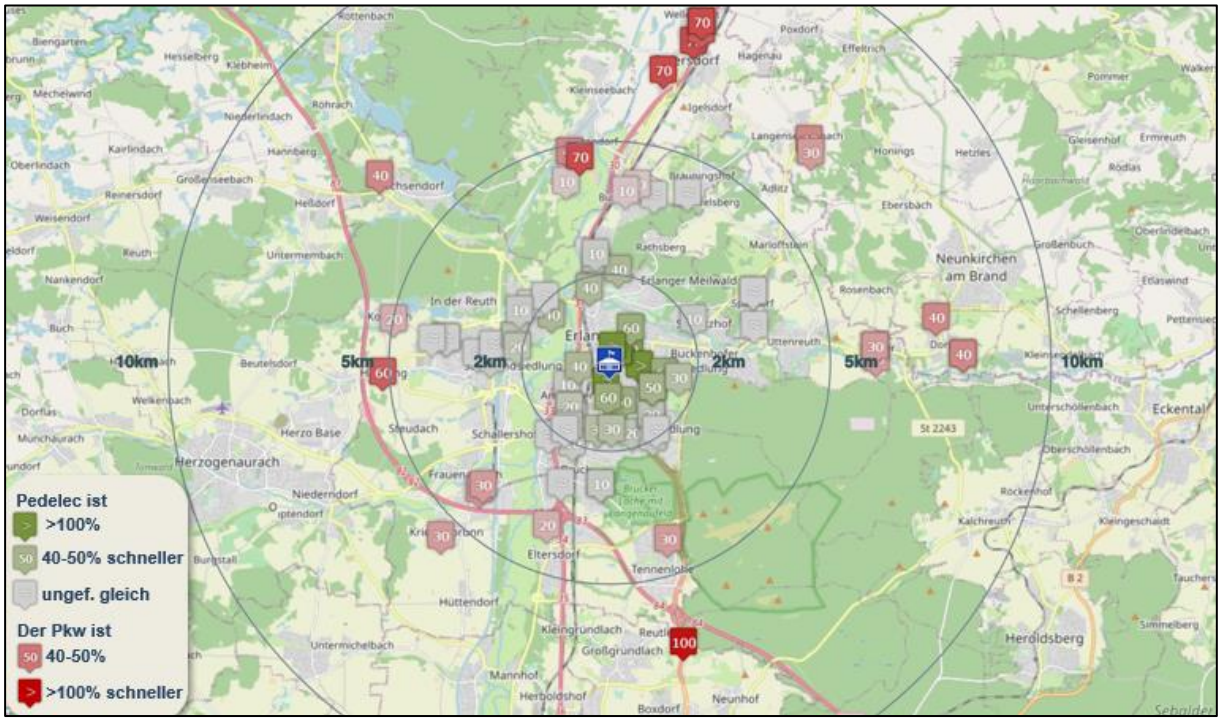


Abbildung 30: Zeitvergleich Pkw/Pedelec Schuhstraße

3.6.3 Standort Nägelsbachstraße 38-40

Am Standort Nägelsbachstraße wurden 142 Beschäftigte betrachtet. Ähnlich wie bei der Betrachtung des Rathausplatzes und Schuhstraße wohnen rund 11% in unmittelbarer Umgebung zum Standort. 34% wohnen in einer Entfernung bis 5 km und 53% wohnen in einer Entfernung von bis zu 10 km und könnten somit ebenfalls das Zweirad auf dem Arbeitsweg gut nutzen.

Entfernung (km)	Anzahl Mitarbeiter (Pkw Entfernung)	Anzahl Mitarbeiter (Pedelec Entfernung)	Mitarbeiter kumuliert (Pkw Entfernung)		Mitarbeiter kumuliert (Pedelec Entfernung)	
0-2	11	16	11	8%	16	11%
2-5	24	32	35	25%	48	34%
5-10	35	27	70	49%	75	53%
10-15	21		91	64%		
15-20	19		110	77%		
20-30	14		124	87%		
30-40	11		135	95%		
40-50	5		140	99%		
50-80	1		141	99%		
>80	1		142	100%		

Abbildung 31: Entfernungscluster Nägelsbachstraße

3.6.4 Standort Nürnberger Straße 15

Am Standort Nürnberger Straße 15 wurden 11 Beschäftigte im Rahmen der Wohnstandortanalyse betrachtet. Hier wohnen rund 9% der Mitarbeiter:innen in unmittelbarer Umgebung zum Standort. 36% wohnen in einer Entfernung von bis zu 10 km und könnten somit das Zweirad auf dem Arbeitsweg gut nutzen.

Zusammenfassung:

- Rund 50% der Mitarbeiter:innen leben in Zweiradentfernung
- Über 90% der Beschäftigten in Pedelecentfernung sind schneller oder ähnlich schnell gegenüber dem Pkw
- Insbesondere bis ca. 5 km Entfernung zur Liegenschaft ist das Pedelec teils deutlich schneller als der Pkw
- Insgesamt stellt für rund 37% der Mitarbeiter:innen der ÖPNV eine zeitneutrale Alternative gegenüber dem Pkw dar
- Sowohl das Zweirad als auch der ÖPNV stellen für viele Beschäftigte eine gute Alternative zum Pkw dar

4 Maßnahmen

4.1 Beschreibung der Maßnahmen

Im nachfolgenden Kapitel werden mögliche Maßnahmen in Steckbrief-Form beschrieben. Neben einer Kurzbeschreibung und Beschreibung der Maßnahmen wird auch auf das mögliche Vorgehen, notwendige Akteure, Kostenabschätzung sowie die zeitliche Planung eingegangen.

4.1.1 Einführung eines Fahrzeugpools am Rathausplatz

Kurzbeschreibung
Aufbau eines räumlich und in der Anzahl der Fahrzeuge begrenzten Fahrzeugpools. Der Fahrzeugpool sollte aus Dienst-Pkw, Fahrrädern und Pedelecs bestehen, die über eine Dispositions- oder Buchungssoftware inklusive eines technischen Zugangssystems einfach zugänglich gemacht werden könnte. Mit dem Pool soll eine attraktive Alternative zur dienstlichen Nutzung von Privat-Pkw geschaffen werden, die auf Freiwilligenbasis genutzt werden kann.
Beschreibung der Maßnahme
Mittels eines definierten Fahrzeugpools, dessen Fahrzeuge über eine Software gebucht und über eine Zugangstechnologie zugänglich gemacht werden, sollen möglichst positive Erfahrungen gesammelt werden. Hierzu gehört auch, dass die bisher durch das Bürgeramt zugänglich gemachten Dienstfahrräder in den Pool überführt werden und technisch zugänglich gemacht (z. B. Bluetooth-Schloss) werden. Eine einfache Bedienbarkeit von der Buchung bis zur Übernahme bzw. Rückgabe der Fahrzeuge ist hierbei ein entscheidender Erfolgsfaktor. Um einen einfachen Übernahme- bzw. Rückgabeprozess zu gewährleisten, könnten beispielsweise Bordcomputer in den Pkw zum Einsatz kommen. Durch diese kann sichergestellt werden, dass mittels eines RFID-Chips (z. B. aufgebracht auf dem Führerschein) das gebuchte Fahrzeug zugänglich gemacht wird. Hierbei erfolgt die Schlüsselübergabe innerhalb des Fahrzeugs, wo sich der Schlüssel (wenn erforderlich) üblicherweise in einem Keyholder im Handschuhfach befindet. Anstatt der papiergeführten Fahrtenbücher wäre über die Software eine Digitalisierung der Fahrtenbücher empfehlenswert.
Mögliches Vorgehen
1. Vorbereitung und Ausschreibung einer Buchungs- oder Dispositionssoftware

Relevante Akteure
Interne Akteure: • Fuhrparkmanagement, Personalrat, IT-Service, Beschaffungsstelle Externe Akteure: • Ggf. externer Berater, Softwareanbieter
Kosten
Investitionskosten: • Implementierung Dienstleister, Zugangstechnik Betriebskosten: • Laufende Kosten in Höhe der Nutzung der Fahrzeuge • Laufende Kosten für IT-Dienstleister
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.2 Neuausrichtung des Fuhrparkmanagement und Kombination mit einem Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung
Neuausrichtung des Fuhrparkmanagements auf der Grundlage von abgestimmten Prozessen unter Einbindung einer Fuhrparkmanagementsoftware. Mit Hilfe der Software sollte ein regelmäßiges Reporting der wichtigsten Kennzahlen (z. B. Fahrzeugvollkosten, Kilometerkosten und CO_2-Ausstoß) stattfinden. Dadurch lassen sich Veränderungen in den Kennzahlen nachhalten und es können ggf. Maßnahmen eingeleitet werden (z. B. falls CO_2-Ziele und Kilometerkosten-Vorgaben nicht erreicht werden). Auf diese Weise findet eine Steuerung des Fuhrparks statt. Das Fuhrparkmanagement sollte dabei in enger Abstimmung mit einem noch zu schaffenden Mobilitätsmanagement ausgestaltet werden.
Beschreibung der Maßnahme
Die innerhalb des Projektes mühsame Bereitstellung der Fahrzeug- sowie der Fahrdaten sowie die Hinweise innerhalb der Prozessanalyse zu den aufwendigen Prozessen zeigt die

Notwendigkeit einer Neuausrichtung des Fuhrparkmanagements. Dies wird auch dann eine relevante Rolle spielen, wenn der bestehende Fuhrpark ggf. erweitert werden würde. Es sollten die relevanten Fuhrparkprozesse an den unterschiedlichen Stellen der Verwaltung systematisch erfasst und zu stimmigen Prozessen aufeinander abgestimmt werden.

Um eine:n Fuhrparkmanager:in bei der Arbeit in den definierten Prozessen zu unterstützen und in die Lage zu versetzen, ein wirksames Reporting zu betreiben, sollte diese:r mit einer marktgängigen Fuhrparkmanagementsoftware ausgestattet werden. In dieser sollten alle Fahrzeuge des städtischen Fuhrparks mit ihren Stammdaten hinterlegt sein. Weiterhin sollten alle für den Fuhrpark relevanten Rechnungen, einschließlich der Laufleistungen und Verbräuche erfasst werden.

Ein reines Fuhrparkmanagement erscheint aufgrund der vielfältigen Mobilitätsarten, die bereits durch die Dienststellen genutzt werden, zu kurz gegriffen. Aufgrund der immer besser werdenden Angebote und der damit einhergehenden Möglichkeiten zur Kostenreduzierung im Rahmen der dienstlichen Mobilität wird empfohlen, das zukünftige Fuhrparkmanagement mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement stärker zu verknüpfen. So könnte das Mobilitätsmanagement beispielsweise im Amt 11 und das Fuhrparkmanagement im EB 77 eingeführt bzw. weiterentwickelt werden.

Mögliches Vorgehen

1. Aufnahme und Neugestaltung der Prozesse des Fuhrparkmanagements
2. Erstellung eines Anforderungskatalogs für eine Fuhrparkmanagementsoftware
3. Prüfung, ob die bestehende Abrechnungssoftware ARIS als Fuhrparkmanagementsoftware dienen könnte
4. Ggf. Vorbereitung und Ausschreibung der Fuhrparkmanagementsoftware
5. Definition der Schnittstellen des Fuhrpark- und Mobilitätsmanagements

Relevante Akteure

Interne Akteure:

- Personal- und Organisationsamt, Fuhrparkmanagement, Personalrat,

Externe Akteure:

- Software-Dienstleister

Kosten

Investitionskosten:

- Kosten für Softwarebeschaffung und Implementierung

Betriebskosten:

• Laufende Software und Personalkosten
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.3 Pedelecs, Lastenräder und Falträder im Pool

Kurzbeschreibung
Beschaffung und Bereitstellung von (Lasten-)Pedelecs und Falträder im Fahrzeugpool.
Beschreibung der Maßnahme
Die Analyse der Fahrleistungen hat ergeben, dass am Standort Rathausplatz rund 49% der Dienstfahrten in Zweiraddistanz (Hin- und Rückweg je max. 5 km) stattfinden. Aufgrund der geringen Entfernungen im Stadtgebiet, bieten sich im Rahmen der dienstlichen Mobilität durchaus Alternativen zum Pkw. Insbesondere die positive Entwicklung der vergangenen Jahre in dem Bereich der elektrifizierten Zweiradmobilität unterstützt dieses Potenzial. Es könnten Pedelecs, E-Lastenräder, Falträder bzw. -pedelecs sowie E-Roller angeschafft werden. Diese tragen nicht nur positiv zum Umweltschutz, sondern ebenfalls zur Gesundheitsförderung der Beschäftigten bei. Die Buchung der Zweiräder könnte ebenfalls über eine digitale Lösung, wie bei den Pkw, stattfinden. Eine leichte Zugänglichkeit (z.B. via Bluetooth-Steuerung) und hohes Nutzungspotenzial wären somit gegeben. Sollten Dienstfahrten zu weiter entfernten Zielen stattfinden, so könnten die Falträder bzw. -pedelecs bequem für die erste und letzte Meile genutzt werden. Der Transport von zusammengeklappten Falträdern als Gepäckstücke ist in Zügen kostenlos.
Mögliches Vorgehen
1. Bedarfsermittlung z. B. via Beschäftigtenbefragung 2. Beschaffung der Zweiräder 3. Implementierung der Schlüssel z. B. in Schlüsseltresoren 4. Vorbereitung und Durchführung der Kommunikation
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Fuhrparkmanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle

Externe Akteure: • Hersteller bzw. Anbieter der Zweiräder
Kosten
Investitionskosten: • Kosten für die Beschaffung der Zweiräder (je Pedelec ca. 4.000 € netto) • Kosten für Implementierung in Dispositionssoftware sowie Zugangssystem Betriebskosten: • Laufende Kosten für Wartung und Reparatur der Zweiräder
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.4 Schutzbekleidung und Transportmöglichkeiten

Kurzbeschreibung
Durch die Bereitstellung von Schutzbekleidung und Transportmöglichkeiten kann die Zweiradmobilität attraktiver und sicherer gestaltet werden.
Beschreibung der Maßnahme
Häufig wird schlechtes Wetter, Unfallgefahren und fehlende Transportkapazitäten als Argumente gegen eine Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzung angeführt. Schutzbekleidung, wie Fahrradhelm und gut sichtbare Nässeschutzjacken können hier einen sinnvollen Beitrag leisten, um das subjektive Sicherheitsgefühl zu verbessern und trotz schlechter Witterung mit trockener Kleidung am Arbeitsort anzukommen. Gepäcktaschen, die ebenfalls Witterungsschutz bieten und per Klicksystem einfach am Gepäckträger zu fixieren bzw. zu lösen sind, können die Mitnahme von Unterlagen, Bekleidung und Verpflegung erleichtern. Bezuschusste oder kostenlos überlassene Schutzbekleidung im Corporate Design der Stadt Erlangen könnte hier die Zweiradnutzung auf dem Arbeitsweg sowie im Rahmen der dienstlichen Mobilität fördern und das positive Image stärken.

Die Beschaffung von Gepäcktaschen könnte ebenfalls bezuschusst werden, oder sie könnten auf Leihbasis (z.B. über die Dispositionssoftware) bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.
Mögliches Vorgehen
1. Ermittlung des Bedarfs (ggf. Beschäftigtenbefragung) 2. Auswahl bzw. Ausschreibung eines Anbieters für Schutzbekleidung und Transportmöglichkeiten
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Mobilitätsmanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle Externe Akteure: • Anbieter
Kosten
Investitionskosten: • Fahrradregenjacken in guter Qualität gibt es ab 60 €, Fahrradhelme ab 40 € Betriebskosten: • es fallen keine Betriebskosten an
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.5 E-Pkw mit bedarfsgerechter Akkukapazität

Kurzbeschreibung
Die noch anzuschaffenden Elektrofahrzeuge sollten eine an die Nutzung angepasste Akkukapazität besitzen, um den bei der Herstellung anfallenden CO_2-Ausstoß möglichst gering zu halten.
Beschreibung der Maßnahme
Im Rahmen der FLEETRIS-Bedarfsanalyse wurden die Fahrleistungen der Pkw analysiert. Am Standort Rathausplatz hat sich gezeigt, dass rund 90% der in der Analyse betrachteten

Pkw eine Fahrleistung von unter 30 km und nahezu alle Fahrzeuge eine Fahrleistung von unter 200 km besitzen. Somit wären prinzipiell alle Fahrzeuge elektrifizierbar. Da viele Fahrten im Nahbereich und näheren Umfeld (geringe Tageslaufleistung) stattfinden, können E-Fahrzeuge mit kleiner Batteriegröße (bis zu 40 kWh) und geringer Reichweite (unter 300 km) eingesetzt werden. Somit könnte der CO_2-Ausstoß, der im Rahmen der Herstellung erzeugt wird, reduziert und zusätzlich Kosten eingespart werden. Neben den Fahrzeugen sollte auch stets auf eine passende Ladeinfrastruktur an den Standorten geachtet bzw. aufgebaut werden.
Mögliches Vorgehen
1. Erarbeitung eines Überleitungsplans: Wann werden die einzelnen Pkw durch E-Pkw ersetzt. Je nach zukünftigem Nutzungsprofil werden die Akku-Kapazitäten und Ladeleistungen der Fahrzeuge geplant
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Fuhrparkmanagement, Beschaffungsstelle Externe Akteure: • Örtliche Fahrzeughändler
Kosten
Investitionskosten: • Für die Maßnahme fallen keine Investitionskosten an, wenn die E-Pkw im regulären Beschaffungsprozess eingeführt werden Betriebskosten: • Die Erstellung eines Überleitungsplans erfordert einen Abstimmungsaufwand mit den beiden Fachämtern
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.6 Individuelle Wegeanalyse

Kurzbeschreibung
Einsatz einer Routing Software, bzw. multi- und intermodales Reiseplanungstool, um Informationen zu den Vor- und Nachteilen aller verschiedenen Verkehrsmittel und -kombinationen auf dem Weg zur Arbeit übersichtlich darstellen zu können.
Beschreibung der Maßnahme
Die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote für den Arbeitsweg scheitert oftmals allein daran, dass den Mitarbeiter:innen diese nicht ausreichend bekannt sind, bzw. dass sie nicht wissen, wie sie diese in Anspruch nehmen können. Als Lösung bietet sich eine aktive (Push) Information der Mitarbeiter:innen über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel und -kombinationen auf dem individuellen Arbeitsweg an. Dazu sollten alle Mitarbeiter:innen eine fertig und übersichtlich aufbereitete Gegenüberstellung der Kosten, Tür-zu-Tür-Wegzeiten, CO_2-Emissionen und die körperliche Bewegung als Indikator für Gesundheitsförderung ALLER für sie auf dem Arbeitsweg nutzbaren Verkehrsmittel und -kombinationen erhalten, ohne dass diese sich durch verschiedene Portale und Informationsquellen durchklicken müssen. Bei den Verkehrsmittelkombinationen sollten beispielsweise Verleihräder und private (Falt-) Räder auf dem Weg vom Bahnhof zum Arbeitsort oder die Nutzung des privaten Pkw bis zu einem Bahnhof in Wohnortnähe berücksichtigt werden. Mitarbeiter:innen, die auf dem Arbeitsweg regelmäßig den ÖPNV nutzen, verfügen im Regelfall über ein Abo Ticket. Deshalb ist es wichtig, diese reduzierten Kosten und nicht die von Einzelfahrscheinen anzuzeigen. Vorteilhaft wäre es, wenn die Mitarbeiter:innen – sollten sie den Pkw als einzig sinnvolle Alternative identifizieren – direkt aus der Analyse in ein Tool zur Fahrgemeinschaftsvermittlung springen könnten. Dabei wird kein Tool zur Bildung dynamischer, täglich wechselnder Fahrgemeinschaften benötigt, es reicht ein Tool zur Vermittlung mehr oder weniger fester Fahrgemeinschaftspartner:innen. Das Tool könnte darüber hinaus auch als Anreisetool für Dienstreisen als auch für Besucher genutzt werden.
Mögliches Vorgehen
1. Durchführung einer Marktrecherche 2. Vorstellung von Fahrtenbuchlösungen durch zwei bis drei Anbieter

3. Erstellen eines Anforderungskatalogs 4. Starten des Vergabeprozesses 5. Implementierung der Software in das bestehende System 6. Ergänzung der Dienstreisesoftware
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Mobilitätsmanagement, IT-Service, Personalmanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle Externe Akteure: • Potenzielle Anbieter, ggf. externer Berater
Kosten
Investitionskosten: • Einführung einer multi- und intermodalen Reiseplanungssoftware 2.000 – 5.000 € Betriebskosten: • Laufende Kosten für den Betrieb der Software von 50 bis 100 € im Monat
Zeitliche Planung
☐ Kurzfristig ☒ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.7 Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel

Kurzbeschreibung
Schaffen von Anreizen, die die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln (alles außer MIV (motorisierter Individualverkehr) belohnen.
Beschreibung der Maßnahme
Die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsarten zu dienstlichen Zwecken kann durch finanzielle Anreize gefördert werden. Dies könnte beispielsweise durch eine relevante Rückvergütung privater ÖPNV-Tickets geschehen, wenn diese nachweislich intensiv dienstlich genutzt werden. Hiermit ist eine zusätzliche Kostenbeteiligung gemeint, die erst dann zum Tragen kommt, wenn die Nutzer:innen das entsprechende ÖPNV-Ticket nachweislich (z. B. durch das Führen eines Fahrtenbuches) dienstlich zum Einsatz gebracht haben. In den Städten

(Stadtverwaltungen) Dortmund, Bremen und Bielefeld finden solche Kostenbeteiligungen bereits Anwendung. Vergleichbare Anreize lassen sich auch auf andere alternative Verkehrsmittel (z. B. Wegstreckenentschädigung für die Nutzung von privaten Fahrrädern oder Pedelecs) übertragen.

Eine andere Möglichkeit könnte die Mobilitätslotterie darstellen, welche Mitarbeiter:innen, die regelmäßig Dienstreisen/Dienstwege mit alternativen Verkehrsmitteln fahren, belohnt. Eine mögliche Umsetzung könnte sein, die Mitarbeiter:innen in regelmäßigen Abständen (z.B. zwei wöchentlich) zu befragen, welches Verkehrsmittel sie an dem betreffenden Tag für die Dienstreise genutzt haben. Ist das genutzte Verkehrsmittel ein Zweirad oder ÖPNV, könnte ein Gutschein oder Sachpreis überreicht werden.

Mögliches Vorgehen

1. Workshop zur Erarbeitung potenzieller Anreize
2. Tarifrechtliche und steuerliche Bewertung der erarbeiteten Maßnahmen
3. Beschäftigtenbefragung hinsichtlich der Akzeptanz der potenziellen Maßnahmen

Relevante Akteure

Interne Akteure:

- Mobilitätsmanagement, Personalmanagement, Personalrat

Externe Akteure:

- Ggf. externer Berater zur Moderation des Workshops und Durchführung der Beschäftigtenbefragung

Kosten

Investitionskosten:

- ggf. Kosten für externe Beratung in Höhe von ca. 5.000 € netto

Betriebskosten:

- Regelmäßige Kosten in Höhe der Bonus-Zahlungen an die Beschäftigten, die allerdings durch die Einsparungen im Bereich des Fuhrparks bzw. der Kostenerstattung der Privat-Pkw-Nutzung kompensiert werden

Zeitliche Planung

☐ Kurzfristig
☒ Mittelfristig
☐ Langfristig

4.1.8 Mobilitätstage und Testwochen

Kurzbeschreibung
Durchführung von Mobilitätstagen und Testwochen, um für das Thema nachhaltige Mobilität aktiv zu werben und ausgewählte Mobilitätsangebote in der täglichen Praxis zu erproben.
Beschreibung der Maßnahme
Viele Mitarbeiter:innen kennen die von ihnen genutzten Verkehrsmittel, meist aber nicht die ganze Bandbreite an Alternativen. Insbesondere bei Elektromobilität verfügt immer noch die Minderheit über eigene praktische Erfahrungen. An „Mobilitätstagen“ (z. B. jeweils im Frühling) können unterschiedliche nachhaltige Fahrzeuge, wie beispielsweise Pedelecs, Falträder, E-Pkw, E-Roller und Lastenräder vor Ort von den Beschäftigten „erfahren“ werden. Die Mobilitätstage sollten zeitlich so geplant werden, dass alle Beschäftigten trotz Einbindung ins Tagesgeschäft die Möglichkeit zur Teilnahme haben. Im Vorfeld werden vor allem lokale Händler (Micromobilität, Zweiradhändler und -verleiher, Autohändler und CarSharing-Anbieter sowie Vertreter des ÖPNV) zu den Mobilitätstagen eingeladen. Neben Probefahrten mit den verschiedenen 2-4-rädrigen Verkehrsmitteln sollten weitere Aktivitäten und Informationen (Fachvorträge) angeboten werden. Z. B. Einstellung privater Zweiräder an die Körpergröße der Besitzer:innen, Vortrag zum Zusammenhang von Mobilität und Gesundheit etc. Mit solchen Mobilitätstagen kann das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten im Rahmen der dienstlichen Mobilität, aber auch der Mobilität auf dem Arbeitsweg angesprochen werden. Ebenfalls im Rahmen von Mobilitätstagen können Testwochen angeboten werden. Hierbei werden den Beschäftigten die oben genannten Verkehrsmittel sowie ÖPNV-Tickets für einen längeren Zeitraum (z. B. zwei Wochen) ausgeliehen, mit dem Ziel, dass diese die Probeangebote in die tägliche Mobilität einbinden und ausgiebig testen können. Im Anschluss an die Testwochen könnten kurze Erfahrungsberichte die interne Diskussion anregen. Zum Erfolg der Mobilitätstage sowie der Testwochen können auch Gewinnspiele beitragen. Dies kann auch sehr einfach ausgestaltet werden, in dem ein Besuch an allen Informationsständen mit einem kostenlosen Essen in der Kantine honoriert wird. Für die Konzipierung der Veranstaltung sowie das Halten der Fachvorträge empfiehlt sich die Einbindung eines Fachberaters.

Mögliches Vorgehen
1. Interne Planung, Beschluss und Terminabstimmung 2. Ansprache der externen Akteure 3. Vorbereitung und Durchführung der internen Kommunikation (Werbung) 4. Durchführung Mobilitätstag und ggf. Testwochen
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Fuhrparkmanagement, Personalrat, Gebäudemanagement (Ort der Veranstaltung, Parkplatz), Mobilitätsmanagement Externe Akteure: • Regionale Mobilitätsanbieter, Vertreter ÖPNV, Mobilitätsberater
Kosten
Investitionskosten: • Einbindung eines externen Beraters bzw. eines Fachbüros zur Vorbereitung und Begleitung des Mobilitätstages ca. 5.000 € netto • Einbindung von Mobilitätsangeboten für Testwochen ca. 5.000 € netto Betriebskosten: • keine
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.9 Zweirad-Fahrsicherheitstraining

Kurzbeschreibung
Durchführung eines Fahrradsicherheitstrainings, um durch erhöhte Sicherheit die Akzeptanz für Zweiradmobilität zu erhöhen.
Beschreibung der Maßnahme

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist insbesondere für Zweiradfahrer:innen wichtig. Viele Beschäftigte trauen sich nicht das Zweirad zu nutzen, weil sie Angst im Straßenverkehr haben oder schon lange nicht mehr mit dem Rad gefahren sind bzw. in den vergangenen Jahren das Fahrrad nur noch als Freizeitgerät auf Nebenstrecken genutzt haben.

Hier helfen gezielte Schulungen z. B. in Form von freiwilligen Verkehrssicherheitsseminaren oder Fahrsicherheitsübungen für Beschäftigte, die sich mit dem Zweirad unsicher im (Berufs-)Verkehr fühlen.

In den Trainings sollten insbesondere folgende Fähigkeiten vermittelt werden:

- Beherrschung des Zweirads in kritischen Situationen, insbesondere bei geringen Geschwindigkeiten
- Besonderheiten des Elektrofahrrads, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten
- Sicherheitsausstattungen am Rad und an der Kleidung (inkl. Helm)
- Wirkung aktiver und passiver Beleuchtung unterschiedlicher Ausprägungen
- Tipps für die richtige Streckenwahl
- Ergonomie (richtiges Sitzen auf dem Fahrrad)

Die Maßnahme sollte durch begleitetes Fahren in den ersten Wochen nach den Trainings ergänzt werden. Das bedeutet, dass freiwillige Radfahrer:innen mit guter Zweiraderfahrung die Neu-/Wiedereinsteiger begleiten und vermitteln dadurch sowohl ein Sicherheitsgefühl als auch geeignete Strecken.

Ggf. kann die Maßnahme in Kombination mit dem Mobilitätstag stattfinden.

Mögliches Vorgehen

1. Ansprache der externen Akteure
2. Ggf. Abfrage des Bedarfs über Online-Beschäftigtenumfrage
3. Vorbereitung und Durchführung der internen Kommunikation (Werbung)
4. Anmeldemanagement
5. Durchführung Fahrradsicherheitstraining

Relevante Akteure

Interne Akteure:

- Mobilitätsmanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle

Externe Akteure:

- z. B. ADFC, DVR

Kosten

Investitionskosten: • Schulungskosten bei o.g. Akteuren auf Anfrage Betriebskosten: • keine
Zeitliche Planung
☐ Kurzfristig ☒ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.10 Attraktive Duschen und Umkleidemöglichkeiten an allen Dienstgebäuden

Kurzbeschreibung
Prüfung, Auf- bzw. Ausbau von attraktiven Duschen und Umkleidemöglichkeiten an allen Standorten.
Beschreibung der Maßnahme
Zur Steigerung der Attraktivität von Zweirädern sind Duschen bzw. adäquate Umkleidemöglichkeiten ein wichtiges Hilfsmittel. So haben die Mitarbeiter:innen die Möglichkeit, sich nach der Fahrt zur Arbeit zu duschen und umzuziehen. Bei der Nutzung von Pedelecs wird in der Regel weniger geschwitzt als mit einem Fahrrad, allerdings ist es auch hier hilfreich durch den Regen nass gewordene Kleidungsstücke im Umkleideraum zu trocknen. In Spinten können zudem Helme, Sicherheits- sowie Regenbekleidung sicher aufbewahrt werden.
Mögliches Vorgehen
1. Bestandsaufnahme der Ausgangssituation an den jeweiligen Standorten 2. Prüfung der Machbarkeit 3. Ggf. Aus- und Umbau von Räumlichkeiten
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Gebäudemanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle Externe Akteure: • Anbieter von Spinten, ggf. Sanitärinstallateure

Kostenabschätzung
Investitionskosten: • Stark abhängig von der Ausgangssituation und den Gegebenheiten Betriebskosten: • keine
Zeitliche Planung
☐ Kurzfristig ☒ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.11 Parkraummanagement

Kurzbeschreibung
Parkraummanagement bedeutet eine gezielte Erhebung von Kosten für das Parken auf dem Beschäftigtenparkplatz. Somit wird die indirekte Bezuschussung des Pkw vermieden und die Beschäftigten machen sich aktiv Gedanken über die Nutzung alternativer Verkehrsmittel.
Beschreibung der Maßnahme
Die Einführung eines Parkraummanagements zählt zu den so genannten „Push“-Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Hiermit wird das Ziel verfolgt, den begrenzten Parkraum effizient zu nutzen und dem Parken einen Wert zu geben. Auf diese Weise wird auch auf die Pkw-Nutzung Einfluss genommen. So wird durch eine Bepreisung des Parkraums die Nutzung des Pkw verteuert und damit unattraktiver gemacht. Bei der Einführung eines Parkraummanagements sind folgende Fragen zu beantworten: 1. Nach welchen Kriterien sollten Parkberechtigungen vergeben werden? 2. Welcher Preis soll für die Nutzung erhoben werden? 3. Wie soll das Abrechnungsmodell ausgestaltet werden? In einem ersten Schritt wäre zu prüfen, ob man die aktuelle kostenfreie Bereitstellung von Stellplätzen für Mitarbeiter:innen, die den Privat-Pkw jährlich mehr 2.000 km nutzen, weiterhin aufrechterhalten sollte. Diese Regelung stellt einen klassischen Fehlanreiz dar, da sie zur Nutzung des Privat-Pkw motiviert. Folgende Kriterien könnten beispielsweise für eine Berechtigung zugrunde gelegt werden:

- *Berechtigung in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit mit alternativen Verkehrsmitteln* – Eine Parkberechtigung würden hierbei nur diejenigen erhalten, die keine adäquate Alternative zum Pkw auf dem Arbeitsweg haben.
- *Jobticket als Voraussetzung* – Es können lediglich die Beschäftigten eine Parkberechtigung erhalten, die bereits ein Jobticket erworben haben. Es steckt die Idee dahinter, dass der Besitz des Jobtickets ggf. dazu führt, dann den ÖPNV zu nutzen, wenn er schon bezahlt wurde. Die Landeshauptstadt Hannover praktiziert dieses System.

Die Bepreisung könnte anhand folgender Überlegungen folgen:

- *In Anlehnung an die örtlichen Parkkosten* – Die Preise für die Stellplätze entsprechen den durchschnittlichen Parkgebühren der öffentlichen Parkplätze/-häuser in räumlicher Nähe
- *Örtliche Parkgebühren plus Aufschlag für nachhaltige Mobilität* – Auch hier werden die örtlichen Parkgebühren einbezogen. Diese werden dann mit einem Aufschlag versehen, der für die Finanzierung von nachhaltiger Mobilität (z. B. Bau von Fahrradabstellanlagen) eingesetzt wird.

Diese beispielhaften Abrechnungsmodelle könnten diskutiert werden:

- *Monatliche Zahlung eines festen Betrags* – Ein fester Betrag (z. B. 80 €) wird für eine Parkberechtigung jeden Monat eingezogen. Dies geschieht unabhängig von der Häufigkeit des Parkens.
- *Nutzungsabhängige Abrechnung* – Für jede Nutzung eines Stellplatzes wird ein definierter Betrag fällig. Dieser kann auf Tagesbasis (z. B. 4 € pro Tag) oder auch Halbtagesbasis berechnet und entrichtet werden.

Mögliches Vorgehen

1. Erarbeitung eines Kriterienkatalogs
2. Prüfung und ggf. Nachrüstung von Zufahrtsregulierung/Schrankenanlagen
3. Entwicklung einer Vorgehensweise zur Ermittlung der anfallenden Parkkosten
4. Ggf. Beschaffung/Entwicklung eines Tools zur Ermittlung der Einfahrtshäufigkeit

Relevante Akteure

Interne Akteure:

- Personal- und Organisationsamt, Personalrat, Beschaffungsstelle, Gebäudemanagement

Externe Akteure: • Ggf. externer Berater zur Moderation des Prozesses
Kosten
Investitionskosten: • Kosten für Schrankenanlagen ca. 3.000 €, Installation und Montage 2.000 € Betriebskosten: • Betrieb der Zugangstechnik ca. 200 € pro Jahr, Nutzung einer Parkraumdispositionslösung für 5 € pro Stellplatz je Monat
Zeitliche Planung
☐ Kurzfristig ☒ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.12 Verwaltungsinterne Challenges

Kurzbeschreibung
Zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen innerhalb der Verwaltung können interne Challenges Anreize für Mitarbeiter:innen setzen, den täglichen Arbeitsweg unter Einsparung von CO_2 zu bewältigen. Ausgewählte Anreize in Form zu definierender Boni können eine dauerhafte Verhaltensänderung in Richtung nachhaltiger Mobilität unterstützen.
Beschreibung der Maßnahme
Verwaltungsinterne Challenges basieren auf dem Prinzip des Wettbewerbs, welcher mit spielerischen Elementen angereichert ist (sog. Gamification). Basis einer internen Challenge ist oftmals eine Art Punktekonto. Dieses sorgt für eine angemessene Wertschätzung derjenigen, die ihr Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg möglichst nachhaltig gestalten. Durch die Vergabe zu definierender Boni, werden klare Anreize in die gewünschte Richtung gesetzt. Die Umsetzung sollte digital (z.B. via App) erfolgen. Die Beschäftigten nutzen nachhaltige Mobilitätsangebote und tragen ihre Fahrten in die App ein. Manche Apps erfassen automatisch das genutzte Verkehrsmittel und die zurückgelegten Kilometer und berechnen somit die Einsparung des CO_2-Ausstoßes. Um den Wettbewerb zu fördern kann die CO_2-Einsparung im Gesamtkollektiv erfolgen.

Als Voraussetzung für die Ausgabe von Boni, sollten genaue Überlegungen getroffen werden, welche Angebote einen besonderen Reiz auf die Belegschaft ausüben. Eine Möglichkeit ist das sog. Cafeteria-Modell. Dabei kann der/die Mitarbeiter:in die gesammelten Punkte eigenständig ausgeben und dabei aus einem Angebot frei wählen. Vorteil des Systems ist die individuelle Anpassungsmöglichkeit an persönliche Bedürfnisse der Arbeitnehmer:innen. Die Gestaltung des Angebots kann z. B. vom Erwerb von Fahrradzubehör bis hin zu einfachen Geldangeboten oder Spenden in nachhaltige Projekte sehr vielfältig ausfallen. Sachbezüge bis zu einem monatlichen Wert von 50 Euro gelten als steuerfrei.
Mögliches Vorgehen
1. Durchführung einer Marktrecherche 2. Erstellen eines Anforderungskatalogs 3. Starten des Vergabeprozesses 4. Implementierung der Software in das bestehende System
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Mobilitätsmanagement, IT-Service, Personalmanagement, Personalrat, Beschaffungsstelle Externe Akteure: • Potenzielle Anbieter
Kostenabschätzung
Investitionskosten: • Implementierung Dienstleister Betriebskosten: • Laufende Kosten in Höhe der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel • Laufende Kosten für Dienstleister
Zeitliche Planung
☐ Kurzfristig ☒ Mittelfristig ☐ Langfristig

4.1.13 Mobilitätsbefragung

Kurzbeschreibung
Durchführung einer (online) Beschäftigtenbefragung mit dem Schwerpunkt Mobilität.
Beschreibung der Maßnahme
Beschäftigtenbefragungen dienen nicht nur der Informationsgewinnung, sondern auch der Einbindung der Mitarbeiter:innen in den Veränderungsprozess (Change-Management). Grundsätzlich sind Beschäftigtenbefragungen zu verschiedenen Zeiten sinnvoll. So kann beispielsweise eine Befragung mit dem Fokus des Ist-Standes (z.B. Modal Split) erfolgen. Steht man vor der Frage, welche geplanten Maßnahmen besonders gut bei den Beschäftigten angenommen werden, so empfiehlt sich auch hier eine Umfrage. Darüber lassen sich die Wirkungsweise (Akzeptanz, Einsparung CO_2-Ausstoß) ausgewählter Maßnahmen abschätzen. Um die Wirksamkeit bereits umgesetzter Maßnahmen zu evaluieren, sollten Umfragen in regelmäßigen Abständen (z.B. jährlich) durchgeführt werden. Bei allen Umfragen ist darauf zu achten, dass der Umfang der Fragen im Rahmen bleibt. Eine Beantwortungsdauer von 10 – 15 Minuten sollte nicht überschritten werden. Ebenfalls sollten nicht zu viele Befragungen innerhalb kurzer Zeit stattfinden. In der Stadtverwaltung Erlangen hat 2020/2021 eine Befragung rund um das Thema Fahrradnutzung stattgefunden. Diese Befragung bietet erste Hinweise auf die Bedarfe der Beschäftigten sowie die bisherige Nutzung. Insbesondere hinsichtlich der geforderten Infrastruktur bietet die Befragung gute Erkenntnisse.
Mögliches Vorgehen
1. Erstellung Fragebogen (ggf. direkt im Online-Umfragetool) 2. Durchführung von Pretests 3. Starten der Mobilitätsbefragung 4. Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse 5. Ableitung von Maßnahmen
Relevante Akteure
Interne Akteure: • Mobilitätsmanagement, IT-Service, Personalrat Externe Akteure: • Anbieter Online-Umfrage; ggf. Beratungsunternehmen

Kosten
Investitionskosten: • Ggf. Kosten für externe Beratung Betriebskosten: • -
Zeitliche Planung
☒ Kurzfristig ☐ Mittelfristig ☐ Langfristig

5 Zusammenfassung und Ausblick

In dem abgeschlossenen Projekt sollten für die Stadtverwaltung Erlangen zwei Handlungsfelder des Betrieblichen Mobilitätsmanagements untersucht werden. Hierbei lag der Schwerpunkt auf der Betrachtung des Fuhrparks. Es sollten anhand von Analysen die Ausgangsbasis für ein wirtschaftliches Fuhrparkmanagement geschaffen werden. Konkrete Ziele des Projektes waren eine möglichst durchgängige Auslastung der Fahrzeuge, sowie die bedarfsgerechte Buchung und Nutzung des Fuhrparks.

Als zweites Handlungsfeld sollten die Potenziale auf den Arbeitswegen betrachtet werden. Dies geschah auf Basis von Wohnstandortanalysen mit Zeitvergleichen (Pkw-Nutzung gegenüber Pedelec- und ÖPNV-Nutzung).

Für beide Handlungsfelder wurden erste Empfehlungen erarbeitet, die in diesem Bericht in Steckbriefform näher beschrieben wurden.

5.1 Zentrale Empfehlungen

Wie bereits im Abschnitt 3.2.3 erläutert, ist ein regelmäßiges Reporting mit definierten Kennzahlen auf Fahrzeugebene (z. B. Vollkosten, Kilometerkosten und CO_2-Ausstoß) von relevanter Bedeutung. Bei einem Fuhrpark, wie dem der Stadtverwaltung Erlangen, mit mehr als 200 Einheiten, kommt ein Fuhrparkmanagement ohne Reporting einem „Blindflug“ gleich. Ökonomische und ökologische Entscheidungen können hier nur zufällig getroffen werden, weil die notwendige Grundlage dafür fehlt. Die Schwächen des derzeitigen Systems wurden im Rahmen dieses Projektes deutlich. So stellte sich das Zusammentragen von Fahrzeug- und Fahrdaten als sehr mühsam, lückenhaft und zeitaufwendig dar, obgleich es sich bei den Fahrzeugdaten um einfache Kosten- und Leistungsdaten (z. B. Laufleistung, Kraftstoffkosten, Versicherungskosten) gehandelt hat, die auf Knopfdruck bereitstehen müssten. Dieser Eindruck eines unabgestimmten Fuhrparkmanagements wurde durch die Prozessanalyse (Abschnitt 3.3) verstärkt. Hier wurde im Rahmen eines Interviews mit Mitarbeiter:innen des Fuhrparkmanagements unterschiedlicher Dienststellen (u.a. EB77, Amt 24, Amt 51 und EBE) aufgenommen, dass das Gros des Fuhrparkmanagements beim EB 77 und deren Werkstatt angesiedelt ist. Gleichwohl wurde auch angegeben, dass im EBE ebenfalls ein:e Fuhrparkmanager:in tätig ist. Weiterhin scheinen einzelne Fahrzeugkosten, wie Versicherungskosten und Steuern außerhalb des EB 77 anzufallen, so dass diese separat erfasst werden müssten. Selbst innerhalb des EB 77 müssen Fahrzeugkosten mittels Einzelanfragen ermittelt werden. Obwohl eine umfangreiche Excel-Tabelle für die Terminplanung (z. B. HU, UVV) der Fahrzeuge geführt wird, enthält diese keine Kostendaten.

Aus der beschriebenen Ist-Situation lässt sich die Empfehlung ableiten, dass das **Fuhrparkmanagement neu ausgerichtet werden sollte**. Hierbei sollten die einzelnen Prozesse systematisch erfasst und bewertet werden. Es ist davon auszugehen, dass dabei auch Prozesse und Verantwortlichkeiten neu zu gestalten sind. Der EB 77 könnte bei dieser Aufgabe in seiner zentralen Rolle gestärkt werden. Weiterhin erscheint es zwingend notwendig zu sein, dem Fuhrparkmanagement eine zweckmäßige Softwareunterstützung an die Hand zu geben. Eine Excel-Tabelle kann hier nicht die richtige Lösung sein. Es wird hier die **Einführung einer marktgängigen Fuhrparkmanagementsoftware empfohlen**, mit der die einzelnen Prozesse von der Beschaffung, über das Vertrags- und Schadensmanagement bis zum Reporting effizient unterstützt werden können.

Ein reines Fuhrparkmanagement erscheint mit Blick auf die vielfältigen Mobilitätsarten, die bereits durch die Dienststellen genutzt werden, zu kurz gegriffen. Aufgrund der immer besser werdenden Angebote und der damit einhergehenden Möglichkeiten zur Kostenreduzierung wird empfohlen, das **Fuhrparkmanagement mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement stärker zu verknüpfen**. Wie dies genau aussehen könnte, wäre u.a. abhängig von der zukünftigen Ausgestaltung und Zuordnung des Fuhrparkmanagements. In jedem Fall bedarf es mindestens einer sehr engen Abstimmung zwischen dem zukünftigen Fuhrparkmanagement und einer Dienststelle, die zukünftig das Betriebliche Mobilitätsmanagement verantwortet (z. B. Amt 11).

Folgende Aufgaben wären beispielsweise zwischen Fuhrpark- und Mobilitätsmanagement eng abzustimmen:

- Bewirtschaftung eines zukünftigen Fahrzeugpools, bestehend aus Pkw, Kleinbussen, Kleintransportern und Zweirädern (inkl. Pflege, Reinigung der Fahrzeuge)
- Bewirtschaftung von übertragbaren ÖPNV-Tickets
- Steuerung der Instandhaltung für alle Poolfahrzeuge
- Spitzenlaststeuerung und -abdeckung (beispielsweise über CarSharing)
- Beschaffung/Konfiguration von Fahrzeugen für einen zukünftigen Fahrzeugpool
- Mitwirkung bei der Erstellung von entsprechenden Dienstreise- und Dienstwagen-Richtlinien
- Verwaltung von Zweirädern (Fahrräder bzw. Pedelecs) so, dass sie durch guten Pflege- und Wartungszustand Freude bei der Nutzung machen
- aktive Mitwirkung zur Bildung von dienstlichen Fahrgemeinschaften
- Aufbau eines Mobilitätsreportings
- Beratung der Mitarbeiter:innen hinsichtlich Mobilität auf dem Arbeitsweg
- Beratung der Mitarbeiter:innen bei der Planung von Dienstreisen hinsichtlich Wahl des effizientesten Verkehrsmittels

- Initiieren und Umsetzen von neuen Mobilitätsangeboten
- Durchführung von Mobilitätstagen an den Verwaltungsstandorten zur Vorstellung von Mobilitätsangeboten.

Je nach Ausgestaltung dieser Aufgaben könnte auch eine Zusammenführung von Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement in einem Amt oder Eigenbetrieb die Folge sein.

Im Rahmen der Fuhrparkstrukturanalyse (3.2.2) konnten 346 dienstlich genutzte Privat-Pkw identifiziert werden. Bei diesen Fahrzeugen hat die Stadt Erlangen keinen Einfluss auf die Form des Antriebes und muss somit einen unkalkulierbaren CO_2-Ausstoß akzeptieren. Mit dem Ziel den CO_2-Ausstoß im Rahmen der dienstlichen Mobilität zu minimieren und den Fuhrpark zu elektrifizieren, wird somit eine **signifikante Reduzierung der dienstlichen Nutzung von Privat-Pkw** empfohlen. Aufgrund der Vielzahl an Kleinstandorten (vgl. 3.4.1) kann voraussichtlich nicht an jedem Standort eine wirtschaftliche Substitution durch E-Dienst-Pkw sichergestellt werden. Auch hier könnte die Einbindung von (E-)CarSharing ein Lösungsansatz darstellen.

Als Nebeneffekt könnte die Reduzierung der dienstlichen Nutzung von Privat-Pkw auch die Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg positiv beeinflussen. Wenn ein Privat-Pkw im Rahmen der dienstlichen Mobilität nicht mehr erforderlich ist, nutzen die Beschäftigten ggf. alternative Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg.

5.2 Ausblick

In der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes wurden mit dem Fuhrpark und der Mitarbeiter:innenmobilität zwei relevante Handlungsfelder des Betrieblichen Mobilitätsmanagements betrachtet. In diesen Handlungsfeldern wurde die Mobilität der Stadtverwaltung Erlangen in der Form analysiert, dass auf diese Weise eine Basis geschaffen wurde, auf der weitere Diskussionen zur Weiterentwicklung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie zur Förderung der Elektromobilität geführt werden können.

Auf Grundlage der durchgeführten Analysen wurden erste Maßnahmen empfohlen. Diese Ergebnisse stellen ein erstes Stimmungsbild dar, auf denen nunmehr aufgesetzt werden sollte.

Ö 17

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r: Referat V	Vorlagennummer: **V/035/2023**

Zuschusserhöhung für die Kindergruppe Frauenhaus e.V. - Aufhebung einer durch den Stadtrat veranlassten Sperre

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	17.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	
Sozial- und Gesundheitsausschuss	27.09.2023	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Amt 20 z.K.

I. Antrag

1. Die zweckentsprechende Verwendung der Mittel auf Basis einer schlüssigen Einnahmen-/ Ausgabenübersicht wird bestätigt.
2. Die Sperre in Höhe von 30.000 € im Sachmittelbudget des Sozialamtes an der Kostenstelle 502090, Kostenträger 33110010 und Sachkonto 530101 wird hiermit aufgehoben.

II. Begründung

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

Finanzierung der gestiegenen Personal- und Sachkosten der Kindergruppe Frauenhaus e.V.

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

Die Kindergruppe Frauenhaus ist ein seit Gründung im Jahr 1983 vom Verein Kindergruppe FH e.V. getragenes Angebot der pädagogischen Arbeit mit den Kindern und Jugendlichen, die im Frauenhaus leben. Das Sozialamt Erlangen unterstützt die Kindergruppe Frauenhaus mit einem jährlichen Zuschuss von 91.400 € Im Haushalt 2023 wurde die dauerhafte Erhöhung des Zuschusses um 30.000 € beschlossen. Voraussetzung für die Auszahlung ist, dass die Kindergruppe Frauenhaus die zweckentsprechende Verwendung der Mittel nachweist und eine schlüssige Bilanz vorlegt.

Nachdem zwischenzeitlich die entsprechenden Nachweise vorgelegt wurden, kann die Sperre aufgehoben und der Zuschuss ausgezahlt werden.

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

Aufhebung der vom Stadtrat am 12.01.2023 veranlassten Sperre in Höhe von 30.000 € an der Kostenstelle 502090, Kostenträger 33110010 und Sachkonto 530101.

,

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:	30.000 €	bei Sachkonto: 530101
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 502090/33110010/530101
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 18

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
V/EJC	Erlanger Jobcenter	**55/050/2023**

Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Werkausschuss Erlanger Jobcenter (WA-EJC)	10.05.2023	Ö	Gutachten	einstimmig angenommen
Werkausschussbeirat Erlanger Jobcenter (WA-EJC-B)	10.05.2023	Ö	Kenntnisnahme	einstimmig angenommen
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	17.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	
Sozial- und Gesundheitsausschuss/Werkausschuss für den Eigenbetrieb Erlanger Jobcenter (EJC)	27.09.2023	Ö	Kenntnisnahme	
Sozialbeirat	27.09.2023	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Amt 50, Amt 13 – Sachgebiet Statistik und Stadtforschung

I. Antrag

1. Die neuen Mietobergrenzen werden entsprechend nachstehender Tabelle beschlossen und gelten zum 01.06.2023.

Haushaltsgröße Personen	Angemessener Wohnraum qm	Höchstmiete in €
1	50	539,00 €
2	65	612,00 €
3	70	649,00 €
4	90	806,00 €
5	105	904,00 €
Jede weitere Person	15	141,00 €

2. Für energiesanierte Wohnungen mit Vollwärmeschutz werden die festgesetzten Obergrenzen (Bruttokaltmieten) um 10 v.H. erhöht.

3. Eine Aufforderung die Unterkunftskosten <u>bei bestehenden Mietverhältnissen</u> zu senken, ist grundsätzlich entbehrlich, wenn

- die Überschreitung geringfügig (= bis zu 10%) über der maßgeblichen Mietobergrenze liegt und / oder die aus dem Umzug resultierenden Folgekosten in keinem vernünftigen Verhältnis zur möglichen Kosteneinsparung stehen
- der Umzug eine besondere Härte bedeuten würde (schwere Erkrankung, intensive soziale Bindungen, erhöhter Wohnraumbedarf aufgrund von Behinderung etc.), so dass die höhere Miete aufgrund der Besonderheit des Einzelfalls als angemessen erachtet werden kann
- die Leistungen darlehensweise gewährt werden, sofern die zu teure Wohnung bereits bewohnt wird und auf absehbare Zeit (sechs Monate) der Leistungsempfänger aus dem Bezug ausscheiden wird.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

Hilfesuchenden nach dem SGB II und SGB XII soll die Anmietung angemessenen Wohnraums ermöglicht werden.

Die Festsetzung der Mietobergrenzen (angemessene Miete) ist Aufgabe der Kommune, d.h. der Stadt Erlangen, und nicht des Bundesgesetzgebers, da die Verhältnisse auf dem örtlichen Wohnungsmarkt für die Festsetzung der Obergrenzen maßgeblich sind.

Die letzte Festsetzung (Neuermittlung) der Mietobergrenzen erfolgte im Jahre 2018 auf der Grundlage des Mietspiegels 2017. Dieser Mietspiegel wurde 2019 mit Indexwerten (allgemeiner Verbrauchsindex) fortgeschrieben. 2020 erfolgte die Fortschreibung des schlüssigen Konzepts auf der Grundlage des Verbraucherpreisindexes für Deutschland.

Seit Ende des Jahres 2021 liegt ein neuer, auf den aktuellen Gegebenheiten des örtlichen Wohnungsmarktes basierender Mietspiegel vor, so dass auch eine Neuermittlung der Mietobergrenzen für die Rechtskreise SGB II und SGB XII veranlasst ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

Das Thema „Angemessenheit der Unterkunft“ hat seit Einführung des SGB II sowohl die Grundsicherungsträger wie auch die Gerichte in erheblichem Maße in Anspruch genommen und zu zahlreichen Streitverfahren geführt. Besonders hohe Anforderungen stellt die Rechtsprechung an die Erstellung eines sog. „schlüssigen Konzeptes“, welches die Gerichte für die Ermittlung der Mietobergrenzen fordern.

Mit Rundschreiben vom 04.04.2019 gibt das Bay. Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales – als die für das Erlanger Jobcenter zuständige Rechts- und Fachaufsichtsbehörde – umfangreiche Hinweise zur Ermittlung der „Angemessenheit der Kosten der Unterkunft“ und das Erstellen eines schlüssigen Konzeptes.

Die Hinweise im Rundschreiben greifen die aktuellen Entwicklungen in der Rechtsprechung und die Erfahrungen in der Praxis auf. Das in der Anlage enthaltene Konzept orientiert sich, sowohl was den Inhalt wie die Struktur anbelangt, an diesem Rundschreiben der Aufsichtsbehörde.

Ziel ist es, die Mietobergrenzen für die Stadt Erlangen rechtssicher zu ermitteln und Mietobergrenzen festzusetzen, die es den Leistungsempfängern ermöglichen, auf dem Erlanger Wohnungsmarkt angemessenen Wohnraum tatsächlich anmieten zu können.

3. Prozesse und Strukturen

Der aktuellen gesellschaftlichen und politischen Gesamtsituation, namentlich dem Krieg in der Ukraine und der Situation in Afghanistan und der deshalb steigenden Zahl hilfesuchender Menschen wird dadurch Rechnung getragen, dass bei der Bemessung der Mietobergrenzen nicht – wie bisher – das untere Quintil des Erlanger Wohnungsbestandes, sondern die unteren 30% des Wohnungsbestandes zugrunde gelegt 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

Anlage: Konzept zu den Mietobergrenzen 2023

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Werkausschussbeirat Erlanger Jobcenter (WA-EJC-B) am 10.05.2023

Protokollvermerk:
In der Tagesordnung zum WA-EJC/WA-EJC-B vom 10.05.2023 wurde irrtümlich unter TOP 4 folgende Beschlussvorlage genannt:
„Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2022 im Stadtgebiet Erlangen“. Die korrekte Bezeichnung der Beschlussvorlage lautet jedoch: „Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen“.

In der Anlage „Konzept zu den Mietobergrenzen 2023“ zu TOP 4 ist unter Punkt 3 „Ergebnis“ das Gültigkeitsdatum zu berichtigen:
1. Die neuen Obergrenzen für die angemessenen Mieten gelten ab 01.06.2023.

Ergebnis/Beschluss:
Die Beschlussvorlage 55/050/2023 „Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen“ wurde vom Werkausschussbeirat EJC zur Kenntnis genommen und vom Werkausschuss EJC mit einstimmigem Befürworten begutachtet.

mit 10 Anwesend 10 Stimmen

Agha	Langer
Vorsitzender	Schriftführerin

Beratung im Gremium: Werkausschuss Erlanger Jobcenter (WA-EJC) am 10.05.2023

Protokollvermerk:
In der Tagesordnung zum WA-EJC/WA-EJC-B vom 10.05.2023 wurde irrtümlich unter TOP 4 folgende Beschlussvorlage genannt:
„Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2022 im Stadtgebiet Erlangen“. Die korrekte Bezeichnung der Beschlussvorlage lautet jedoch: „Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen“.

In der Anlage „Konzept zu den Mietobergrenzen 2023“ zu TOP 4 ist unter Punkt 3 „Ergebnis“ das Gültigkeitsdatum zu berichtigen:
1. Die neuen Obergrenzen für die angemessenen Mieten gelten ab 01.06.2023.

Ergebnis/Beschluss:
Die Beschlussvorlage 55/050/2023 „Festsetzung der Kosten der Unterkunft 2023 im Stadtgebiet Erlangen“ wurde vom Werkausschussbeirat EJC zur Kenntnis genommen und vom Werkausschuss EJC mit einstimmigem Befürworten begutachtet.

mit 7 Anwesend 7 Stimmen

Agha	Langer
Vorsitzender	Schriftführerin

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

Ö 18

Anlage zur Vorlage-Nr. 55/050/2023

Konzept zu den Mietobergrenzen 2023

Inhaltsverzeichnis:

1. Abstrakte Angemessenheit
   - 1.1. Abstrakt angemessene Wohnungsgröße
   - 1.2. Vergleichsraum
     - a) ausreichende Größe des Vergleichsraums
     - b) homogener Lebens- und Wohnbereich
   - 1.3. angemessener, einfacher Wohnungsstandard
   - 1.4. abstrakt angemessener Quadratmetermietpreis – Ermittlung auf der Grundlage eine schlüssigen Konzeptes
     - a) Anforderungen an die Datenerhebung
       - aa) Datenerhebung im gesamten Vergleichsraum
       - bb) Beobachtungszeitraum
       - cc) Gegenstand der Beobachtung
       - dd) Repräsentativität und Validität der Daten
     - b) Auswertung der Daten des Erlanger Mietspiegels
     - c) Besonderheiten bei den „kalten Betriebskosten“
     - d) Feststellung der Angemessenheitsgrenzen/Mietobergrenze
2. Abgleich mit anderen Daten
   - 2.1. Daten des sozialen Wohnungsbaus
   - 2.2. Datenbestand des Erlanger Jobcenters und des SGB XII
   - 2.3. Datenbestand der Bezieher von Leistungen nach dem Wohngeldgesetz
   - 2.4. Tabellenwerte des §12 WoGG
3. Ergebnis

Der Bedarf für die Kosten der Unterkunft ist Teil des grundrechtlich gewährleisteten Existenzminimums (Art. 1, 20 GG). Als Ausgangsnorm bestimmt § 22 Abs. 1 Satz 1 SGB II: Bedarfe für Unterkunft und Heizung werden in Höhe der tatsächlichen Aufwendungen anerkannt, soweit diese angemessen sind.
Der Gesetzgeber lässt sich bei den Unterkunftskosten zunächst vom Prinzip der Einzelfallgerechtigkeit leiten, indem er zur Bestimmung der Leistungshöhe in einem ersten Schritt auf die tatsächlichen Unterkunftskosten abstellt. Die Leistungshöhe wird in einem zweiten Schritt jedoch auf die angemessenen Aufwendungen begrenzt (BSG, Urt. v. 10.09.2013, B 4 AS 77/12 R).

Zur Bestimmung der angemessenen Leistungen ist zunächst der „abstrakt angemessene Bedarf" (abstrakte Angemessenheitsprüfung) zu ermitteln. Liegen die tatsächlichen Aufwendungen einer leistungsberechtigten Person im Einzelfall über dem abstrakt als angemessen festgestellten Betrag, ist anschließend der „konkret angemessene Bedarf" (konkret individuelle Angemessenheitsprüfung) zu prüfen, einschließlich der Zumutbarkeit einer Kostensenkung und Durchführung eines Kostensenkungsverfahrens.

1. Abstrakte Angemessenheit

Für die Bestimmung der Mietobergrenzen muss der für eine Haushaltsgröße „abstrakt angemessene Bedarf für die Kosten der Unterkunft" ermittelt werden. Übersteigen die tatsächlichen Kosten der Unterkunft eines Haushaltes diese abstrakt ermittelten Mietobergrenzen, ist im Einzelfall die konkrete Angemessenheit zu prüfen und festzustellen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf die abstrakt angemessenen Kosten der Unterkunft.

Für die Ermittlung der abstrakt angemessenen Unterkunftskosten ist nach der Rechtsprechung in einem mehrstufigen Verfahren entsprechend der sogenannten Produkttheorie folgendermaßen vorzugehen: Die nach der Personenzahl abstrakt angemessene Wohnungsgröße (erster Faktor) wird mit dem im Vergleichsraum durchschnittlichen Quadratmeterpreis (zweiter Faktor) multipliziert. Das Produkt ergibt die angemessenen Kosten der Unterkunft. Die hieraus resultierende maximale Wohnungsmiete darf dabei nur so hoch sein, dass sie einen einfachen Standard repräsentiert. Vorteil der Produkttheorie ist, dass den Bedarfsgemeinschaften eine selbstbestimmte Verwendung ihres Wohnkostenbudgets ermöglicht werden kann. Schließlich kann bei der Prüfung des Einzelfalles dahinstehen, ob einzelne Faktoren wie Wohnungsgröße, Quadratmeterpreis oder Standard für sich betrachtet „unangemessen" sind, solange die tatsächlichen Kosten das als abstrakt angemessen errechnete Produkt nicht überschreiten. Der Träger muss die Angemessenheit der einzelnen Faktoren nicht prüfen.

Die angemessene Wohnfläche ist ein Richtwert, der für die jeweilige Haushaltsgröße der Bedarfsgemeinschaft festgelegt wird und in das Produkt einfließt.

Angemessener Quadratmeterpreis ist die Summe aus Netto-Kaltmiete und kalten Betriebskosten (d.h. die Brutto-Kaltmiete) und wird für die Wohnungsgrößenklassen festgelegt. Das Bundessozialgericht (BSG) geht in seiner Rechtsprechung davon aus, dass die Netto-Kaltmiete je Quadratmeter und die Betriebskosten je Quadratmeter getrennt erfasst werden sollen (BSG Urt. v. 19.10.2010 B 14 AS 2/10 R). Im Rahmen der Produkttheorie werden dann aber beide Faktoren gemeinsam in das Produkt aus Quadratmetermiete und Wohnfläche einbezogen. Die Wohnkosten sind auch dann angemessen, wenn einer der beiden Faktoren des Produktes oberhalb der Angemessenheitsgrenzen liegt, die Kosten der Unterkunft aber im Rahmen der festgelegten Mietobergrenzen bleiben.

1.1 Abstrakt angemessene Wohnungsgröße

Erster Faktor ist die abstrakt angemessene Wohnungsgröße.

Zur Festlegung der abstrakt angemessenen Wohnfläche ist nach ständiger Rechtsprechung auf die Wohnraumgrößen für Wohnberechtigte im sozialen Wohnungsbau abzustellen, d.h. auf die Werte, welche die Länder aufgrund von § 10 des Gesetzes über die soziale Wohnraumförderung (WoFG) festgesetzt haben. Regelungen in Wohnraumförderbestimmungen, die differenzierend auf die Anzahl der Räume abstellen, sind für die abstrakte Angemessenheitsprüfung genauso unbeachtlich wie Regelungen der landesrechtlichen Wohnraumförderbestimmungen, die auf persönliche Lebensverhältnisse wie z.B. Alleinerziehung Bezug nehmen (BSG Urt. vom 22.08.2012, B 14 AS 13/12 R, BSG vom 11.12.2012, B 4 AS 44/12, BSG Urt. vom 16.04.2013 – B 14 AS 28/12 R). Diese Kriterien

werden bei der Prüfung der konkreten Angemessenheit berücksichtigt. Aufgrund der derzeit gültigen Wohnraumförderbestimmungen 2022 des Bay. Staatsministerium des Innern (vgl. Ziffer 12.2) sind daher folgende Werte zugrunde zu legen:

Haushaltsgröße	**Wohnfläche**
1-Personen-Haushalt	50 qm
2-Personen-Haushalt	65 qm
3-Personen-Haushalt	75 qm
4-Personen-Haushalt	90 qm
Jede weitere Person	je 15 qm zusätzlich

1.2 Vergleichsraum

Zunächst ist der maßgebliche örtliche Vergleichsraum festzulegen.

Es gilt die Frage zu beantworten, ob das Stadtgebiet zu diesem Zweck in verschiedene Stadtteile aufgeteilt und für jeden dieser Teile eine eigene angemessene Miete festgelegt werden muss oder ob das ganze Stadtgebiet als maßgeblicher örtlicher Vergleichsraum gewertet werden kann (vgl. BSG Urt. vom 16.04.2013 B 14 AS 28/12 R).

Das Bundessozialgericht fordert zur Bestimmung eines repräsentativen Mietpreisniveaus auf, „ausreichend große Räume der Wohnbebauung“ abzustellen, die unter Berücksichtigung ihrer räumlichen Nähe, Infrastruktur und verkehrstechnischen Verbundenheit einen homogenen Lebens- und Wohnbereich bilden.

a) ausreichende Größe des Vergleichsraums

Der Vergleichsraum muss einen ausreichend großen Raum der Wohnbebauung umfassen.

Ein nicht ausreichend großer Raum kann kein repräsentatives Angebot an Wohnungen von einfachem Standard aufzuweisen; die notwendigen abstrakten Ermittlungen zur Miethöhe wären nicht möglich. Die Größe ist daher nicht allein anhand der Fläche zu ermitteln, sondern vorrangig mit Blick auf die Anzahl der Wohnungen bzw. Einwohner. Für (Groß-)Städte hat das BSG entschieden (vgl. BSG Urt. v. 26.05.2011 – B 14 AS 132/10 R), dass eine Beschränkung auf einzelne Orts- oder Stadtteile i.d.R. nicht möglich ist. Als (ausreichend) großer Vergleichsraum wurde von der Rechtsprechung das Gebiet einer kreisfreien Stadt mit einer Einwohnerzahl von (nur) 35.000 Einwohnern (BSG Urt. v. 20.08.2009 – B 14 AS 65/08 R mit weiteren Beispielen), aber auch das ganze Stadtgebiet von Großstädten wie z.B. München genannt (BSG Urt. v. 10.09.2013 – B 4 AS 77/12 R; LSG Bayern Urt. v. 11.07.2012 – L 16 AS 127/10).

Erlangen – mit einer Einwohnerzahl von 118.329 (Stand: 31.12.2022), einer dichten Bebauung und einem Bestand von insgesamt 66.630 Wohnungen und Wohneinheiten – erfüllt grundsätzlich die vom Bundessozialgericht formulierten Voraussetzungen bezüglich der Mindestgröße.

b) homogener Lebens- und Wohnbereich

Ausschlaggebend für die Frage, ob das gesamte Stadtgebiet als ein Vergleichsraum beurteilt werden kann, ist weiterhin, ob das Stadtgebiet einen homogenen Lebens- und Wohnbereich darstellt.

Der homogene Lebens- und Wohnbereich lässt sich anhand folgender Kriterien beurteilen:

- räumliche Nähe
- verbindende Infrastruktur

Das Vorliegen dieser Kriterien kann – ohne weitere differenzierende Betrachtungen – für Erlangen bejaht werden: Die Wohnbebauung in Erlangen erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet und es sind eine sehr gute gemeinsame, übergreifende Infrastruktur (Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen ärztliche Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten) sowie eine verkehrstechnische Verbundenheit (gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr) vorhanden.

1.3 Angemessener, einfacher Wohnungsstandard

Bei der Ermittlung der abstrakt angemessenen Miete pro Quadratmeter Wohnfläche ist von einem angemessenen, einfachen Wohnungsstandard auszugehen.

Hierbei handelt es sich um Wohnungen einfachen, im unteren Marktsegment liegenden Wohnungsstandards, der hinsichtlich Ausstattung, Lage und Bausubstanz grundlegenden Bedürfnissen genügt (BSG Urt. v. 13.04.2011, B 14 AS 106//10 R) und keinen gehobenen Wohnstandard aufweist. Dieser maßgebliche angemessene einfache Wohnraum ist vom Wohnraum des „untersten Standards“ abzugrenzen, der nicht alleine als Datenbasis zur Ermittlung der abstrakt angemessenen Miete verwendet werden darf, denn Leistungsberechtigte können bei der Wohnungssuche grundsätzlich nicht auf die Wohnungen des untersten Standards verwiesen werden.

Der Begriff „einfacher Standard“ bedarf als unbestimmter Rechtsbegriff der inhaltlichen Ausfüllung. Eine Beschreibung des „einfachen Standards“ anhand einzelner Ausstattungsmerkmale ist in der Praxis nahezu unmöglich: Erforderlich wäre eine Erfassung der relevanten Ausstattungsmerkmale aller Wohnungen, um dann hinsichtlich des Vorhandenseins und der jeweiligen Qualität den einfachen vom besseren Standard zu unterscheiden. Dabei müssten typische Merkmalskombinationen berücksichtigt werden. Zudem unterliegen Ausstattungen, z.B. aufgrund von Modernisierungen, einem ständigen Wandel. Damit ist der einfache Standard stets relativ zum marktüblichen und kann regional deutlich voneinander abweichen.

Wohnungsmarktkonform und empirisch besser ermittelbar ist daher eine Definition des einfachen Standards über den Mietpreis. Denn in der Regel kann davon ausgegangen werden, dass auf dem Wohnungsmarkt für Wohnungen mit einfacher Ausstattung in vergleichbarer Lage eine geringere Quadratmetermiete als für Wohnungen mit einer besseren Ausstattung zu zahlen ist.

1.4 Abstrakt angemessener Quadratmeterpreis – Ermittlung auf der Grundlage eines schlüssigen Konzeptes

Die Rechtsprechung fordert, den angemessenen Mietpreis pro Quadratmeter für Wohnungen einfachen Standards anhand eines schlüssigen, nachvollziehbaren Konzeptes zu entwickeln.

Schlüssig ist das Konzept, wenn es mindestens die Voraussetzungen einer „planmäßigen und systematischen“ Datenerhebung und Datenauswertung erfüllt.

Nach der Rechtsprechung des BSG (vgl. zum schlüssigen Konzept im Einzelnen BSG Urt. v. 22.09.2009 – B 4 AS 18/09 R; BSG Urt. v. 17.12.2009 – B AS 27/09 R; BSG Urt. v. 19.10.2010 – B 14 AS 50/10 R; BSG Urt. v. 10.09.2013 – B 4 AS 77/12 R; LSG Bayern Urt. v. 11.07.2012 – L 16 AS 127/10) ist es erforderlich, dass

- die Datenerhebung ausschließlich in dem gesamten, genau definierten Vergleichsraum erfolgt,
- der Beobachtungszeitraum und
- der Gegenstand der Beobachtung nachvollziehbar dargelegt sind,
- die einbezogenen Daten repräsentativ und valide sind,
- die Art und Weise der Datenerhebung festgelegt ist,
- die Datenauswertung nach anerkannten mathematisch-statistischen Grundsätzen erfolgt.

Als mögliche Datenquellen für die Erstellung eines schlüssigen Konzeptes kommen in Betracht:

- Mietspiegel, vor allem qualifizierte Mietspiegel
- Mietendatenbanken (Aufstellungen über den sozialen Wohnungsbau)
- Datenbestände des Erlanger Jobcenters (Daten der SGB II – Empfänger)
- Sozialstatistik (Daten der SGB XII – Empfänger)
- Daten der Wohngeldbezieher

Diese Datenquellen können einzeln oder auch kombiniert für die Ermittlung verwendet werden. Entscheidend ist, dass die jeweilige Datenquelle die vom BSG formulierten und geforderten Kriterien erfüllt.

Da das BSG die Kriterien insbesondere bei qualifizierten Mietspiegeln im Hinblick auf die auch für das schlüssige Konzept erforderliche Repräsentativität, Nachvollziehbarkeit und gerichtliche Überprüfbarkeit erfüllt sieht, dient der aktuelle Erlanger Mietspiegel 2021 als Datenbasis für die Ermittlung der angemessenen Mieten.

Mietspiegel umfassen kraft Gesetzes nur Mietverträge, die innerhalb der letzten vier Jahre vor dem Erhebungsstichtag neu abgeschlossen oder angepasst wurden und damit sowohl Bestands- als Neuvertragsmieten.

Zudem dürfen in den Mietspiegel nur frei finanzierte Wohnungen einbezogen werden. Wohnungen, die einer Mietpreisbindung unterliegen (sozialer Wohnungsbau), werden bei der Erhebung nicht berücksichtigt. Für die Bestimmung der angemessenen Miete kann es aber sinnvoll sein, Wohnungen zu berücksichtigen, bei denen die Miethöhe durch Gesetz oder im Zusammenhang mit einer Förderzusage festgelegt worden ist. Viele Empfänger von Transferleistungen nach dem SGB II und SGB XII bewohnen solche Sozialwohnungen.

Aus diesem Grunde werden die anderen aufgezählten Datenquellen – soweit sie ergiebige und aussagekräftige Daten liefern – als ergänzende Daten und/oder zu Vergleichszwecken herangezogen.

a) Anforderungen an die Datenerhebung

aa) Datenerhebung im gesamten Vergleichsraum

Die Daten müssen im gesamten Vergleichsraum und nicht lediglich in bestimmten (z.B. mietgünstigen) Teilen des Vergleichsraums erhoben werden.

Für die Erstellung des Erlanger Mietspiegels wurden 13.000 Haushalte aus dem gesamten Stadtgebiet stichprobenartig ausgewählt, angeschrieben und die Daten mittels eines Fragebogens abgefragt. Von den Rückläufen der Fragebögen flossen nur die mietspiegelrelevanten Wohnungen (z.B. freifinanzierte Wohnungen etc.) in die Auswertungen ein. Eine Beschränkung der Datenerhebung auf bestimmte Wohngebiete oder gar eine Erhebung über das Stadtgebiet hinaus erfolgte nicht.

Durch dieses Verfahren wird sichergestellt, dass der Erlanger Mietspiegel eine Übersicht der ortsüblichen Vergleichsmieten für Wohnungen und Einfamilienhäuser des gesamten Stadtgebietes, d.h. des gesamten Vergleichsraumes (BSG Urt. v. 17.12.2009 – B 4 AS 27/09 R) gibt.

Dieses Kriterium (aa) ist damit erfüllt.

bb) Beobachtungszeitraum

Für eine planmäßige systematische Datenermittlung im Sinne des schlüssigen Konzeptes ist es erforderlich, den maßgeblichen Beobachtungszeitraum festzulegen.
Im Falle, dass ein Mietspiegel als Datengrundlage dient, hat das BSG den Erhebungszeitraum des jeweils „gültigen“ Mietspiegels auch für das schlüssige Konzept anerkannt. Anerkannt wurde die Datenbasis aus einem Mietspiegel mit einem (einzigen) Stichmonat (BSG Urt. v. 10.09.2013 – B 4 AS 77/12; LSG Bayern Urt. v. 11.07.2012 – L 16 AS 127/10), aber auch aus einem Mietspiegel mit einem sechsmonatigen Erhebungszeitraum (BSG Urt. v. 17.12.2009 – B AS 27/09 R).
Der Erlanger Mietspiegel wurde auf der Grundlage einer repräsentativ empirischen Erhebung im Zeitraum Januar/Februar 2021 erstellt. Dieser Erhebungszeitraum ist der für das schlüssige Konzept maßgebliche Beobachtungszeitraum.

Im Hinblick auf die zeitlichen Abstände, in denen Daten erhoben und überprüft werden sollten, wird auf die Regelungen in § 22 c Abs. 2 SGB II verwiesen: Im Falle der Festlegung der angemessenen Kosten der Unterkunft im Satzungswege fordert § 22 c Abs. 2 SGB II eine Überprüfung der Werte in einem zweijährigen Turnus, um den aktuellen Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt Rechnung zu tragen.

Soweit sich die Daten jedoch auf die Erhebung eines qualifizierten Mietspiegels stützen, können die für den qualifizierten Mietspiegel geltenden Zeiträume zur Datenerhebung übertragen werden. Hier ist nach vier Jahren gem. § 558 d Abs. 2 Satz 3 BGB ein neuer qualifizierter Mietspiegel zu erstellen, eine Anpassung des Mietspiegels ist allerdings bereits nach zwei Jahren durchzuführen (vgl. auch BSG, Urt. v. 12.12.2017 - B 4 AS 33/16 R). Der im Vergleich zur Regelung des § 22 c Abs. 2 SGB

II längere Zeitraum lässt sich durch die hohen verfahrensrechtlichen Anforderungen an einen qualifizierten Mietspiegel rechtfertigen.

Die im Vergleich dazu kürzere Geltungsdauer einer Satzung gem. § 22 c SGB II ist dagegen durch das eingeschränkte Maß an gerichtlicher Überprüfbarkeit begründet.

cc) Gegenstand der Beobachtung

Der „Gegenstand der Beobachtung“ ist nachvollziehbar anhand derjenigen Faktoren zu definieren, die im Wesentlichen das Produkt „Mietpreis“ bestimmen (z.B. Brutto- oder Nettomiete, Art der Wohnung, Differenzierung nach Wohnungsgröße und Standard der Wohnung).

In einem ersten Schritt ist festzulegen, ob Daten zur Brutto- oder Nettomiete erhoben werden.

Nach der Rechtsprechung des BSG ist bei der Bestimmung der „angemessenen Mieten“ eine einheitliche „Referenzmiete“ bezogen auf die Bruttokaltmiete zu bilden; die Bruttokaltmiete ist die Summe aus Nettokaltmiete und kalten Betriebskosten (BSG Urt. v. 13.04.2011 - B 14 AS 106/10 R).

Bei den Erhebungen zum Erlanger Mietspiegel wurden beide Komponenten – sowohl die Nettokaltmiete wie auch die kalten Betriebskosten – erfragt, erfasst und ausgewertet (Preis pro Quadratmeter). Auf der Grundlage dieser erhobenen Daten wird die „angemessene Bruttokaltmiete“ ermittelt.

Des Weiteren gilt es nach Wohnungsgrößen zu differenzieren, da das quadratmeterbezogene Preisniveau bei kleineren und größeren Wohnungen – in Abhängigkeit von Angebot und Nachfrage – erheblich differieren kann (BSG Urt. v. 20.08.2009 – B 14 AS 65/08 R).

Dieser Effekt ist auch in der Universitätsstadt Erlangen zu beobachten. Im Jahr 2021 waren Einpersonenhaushalte mit 50,1% der häufigste Haushaltstyp in Erlangen. In Erlangen gab es – Stand 31.12.2020 (Quelle Sozialbericht 2021) – 56.985 Haushalte (ohne Wohnheimplätze).

Es erscheint naheliegend und pragmatisch, bei der Differenzierung nach Wohnungsgrößen die als abstrakt angemessen definierten Wohnungsgrößen des sozialen Wohnungsbaus (vgl. Ausführungen in Ziffer 1.) zugrunde zu legen.

Bezüglich der 1-Personen-Haushalte (angemessene Wohnungsgröße grundsätzlich bis 50 qm) wurden im Rahmen der Ermittlung der angemessenen Höchstmiete auch alle Wohnungen mit einer Größe unter 35 qm in die Berechnung einbezogen. Hintergrund ist, dass die Nichtberücksichtigung von Wohnungen, die kleiner als 35 qm sind, zu einer Verzerrung des Ergebnisses führen würde. Der Quadratmeterpreis von Kleinstwohnungen ist im Vergleich zu größeren Wohnungen regelmäßig höher. Tatsächlich werden solche Kleinstwohnungen jedoch von Leistungsempfängern nach dem SGB II sowohl bewohnt als auch nachgefragt (derzeit leben 1.472 nach dem SGB II-Leistungsberechtigte Personen in Ein-Personen-Bedarfsgemeinschaften, Stand Oktober 2022, Quelle Statistik der Bundesagentur). Daher stellt diese Vorgehensweise sicher, dass die tatsächlichen Verhältnisse realitätsnah abgebildet werden, um den höchstrichterlichen Anforderungen an ein schlüssiges Konzept zu den angemessenen Unterkunftskosten zu genügen.

Schließlich gilt es, Standard und Ausstattung der Wohnungen festzulegen. Eine Beschränkung auf das unterste Marktsegment, d.h. auf Wohnungen mit „unterstem Ausstattungsgrad“ (Wohnungen in einfacher Wohnlage, ohne eigenen Raum für die Küche, ohne Toilette oder nur mit Gemeinschaftsbad, Kellerwohnungen) ist unzulässig. Wohnungen des untersten Ausstattungsgrades sind auf dem Wohnungsmarkt in Erlangen nahezu nicht vertreten und in der Konsequenz auch bei der Ermittlung der Werte des Mietspiegels ohne Auswirkung.

Verfügungswohnungen für obdachlose Menschen, die manchmal einen sehr einfachen Standard aufweisen, bleiben – da es sich hier nicht um freifinanzierten Wohnraum handelt – bei der Erstellung des Mietspiegels unberücksichtigt.

Auch die zahlreichen Wohnheimplätze für Studierende, die keine eigene Küche (evtl. nur eine kleine Kochgelegenheit) und kein eigenes Bad haben, wurden nicht berücksichtigt, da es sich auch hierbei um subventionierten Wohnraum handelt.

Eine Beschränkung auf das untere Marktsegment erfolgte somit nicht. Eine weitere Differenzierung der Daten nach Ausstattung, Lage, Bausubstanz etc. ist nach der Rechtsprechung nicht erforderlich.

Leistungsempfänger nach dem SGB II und XII sind auf Wohnungen einfachen Standards zu verweisen. Wie bereits unter Ziffer 1 dargestellt, erscheint es wohnungsmarktkonform und auch empirisch

besser darstellbar, den einfachen Standard über den Mietpreis zu definieren. Der Mietpreis für Wohnungen einfachen Standards muss so bemessen sein, dass es den Bedarfsgemeinschaften nach dem SGB II und SGB XII – trotz der Konkurrenz mit anderen Nachfragegruppen nach günstigem Wohnraum – möglich ist, preisgünstige Wohnungen anzumieten.

Die Nachfrageseite nach preiswertem Wohnraum umfasst nicht nur die Leistungsberechtigten nach dem SGB II und dem SGB XII. Darüber hinaus müssen weitere Haushalte von Geringverdienern in die Betrachtungen einbezogen werden, die konkurrierend den gleichen Wohnraum nachfragen.

Hierzu gehören neben den Empfängern von SGB II und SGB XII

- Wohngeldempfänger
- Studierende
- Haushalte mit Niedrigeinkommen, die keine Transferleistungen erhalten

Bezüglich der Ermittlung dieser Zahlen wird in erster Linie auf die aktuellen Daten des Amtes für Stadtplanung und Mobilität, Sachgebiet Stadtentwicklung der Stadt Erlangen zurückgegriffen. Der Stichtag der Erhebungen ist grundsätzlich der 31.12.2021. Soweit zwischenzeitlich aktuellere Zahlen vorliegen, werden diese zugrunde gelegt und erkennbar dargestellt.

Zum 31.12.2019 gab es in Erlangen 64.778 Wohnungen, zum 31.12.2022 66.630, was einer Steigerung von rd. 3% innerhalb von drei Jahren entspricht.

Erlangen hat 118.329 Einwohner (Stand 31.12.2022). Daneben wurden im Jahr 2022 13.176 Einwohner mit Nebenwohnsitz in Erlangen geführt. Somit liegt die Zahl der Wohnberechtigten derzeit bei ca. 131.500 Einwohnern mit Haupt- und Nebenwohnsitz.

Für die Nachfragegruppen nach preisgünstigem Wohnraum lassen sich folgende Zahlen ermitteln:

Bedarfsgemeinschaften nach dem SGB II und SGB XII:

Es beziehen derzeit durchschnittlich 2.688 Bedarfsgemeinschaften (Stand Oktober 2022) Leistungen nach dem SGB II und 1.094 Bedarfsgemeinschaften (Stand Februar 2023) Leistungen nach dem SGB XII; es ist somit von **3.782** Haushalten auszugehen.

Haushalte, die Leistungen nach dem Wohngeldgesetz beziehen

Die Anzahl der Haushalte, die im September 2022 Wohngeld bezogen haben, belief sich nach Auskunft der Wohngeldstelle auf **496**.

Studierende

Im Wintersemester 2022/23 waren 39.657 Studierende an der Friedrich-Alexander-Universität am Standort Erlangen eingeschrieben. Aus einer Befragung des Sachgebiets Statistik und Stadtforschung im Jahr 2020 ergibt sich, dass hiervon etwa 7.900 mit Hauptwohnsitz in Erlangen gemeldete Studierende nicht im elterlichen Haushalt leben. Hierzu kommen rund 5.700 Studierende mit Nebenwohnsitz, die in Erlangen leben. Insgesamt fragen also rund 13.600 Studierende Wohnraum nach. Die Nachfrage dieses Personenkreises kann aktuell mit rund 4.700 belegten Plätzen in Wohnheimen befriedigt werden (für Studierende standen im Jahr 2021 in Erlangen 3.611 Wohnheimplätze zur Verfügung -Quelle: Übersicht Studentenwerk unter www.studentenwerk.de 2021-, die nach den Erhebungen des Sachgebietes Statistik mit rund 4.700 Studierenden belegt sind). Nach einer Veröffentlichung von statista.com auf Grundlage einer Studie der Maastricht University aus März 2019 ist davon auszugehen, dass bundesweit rund 30% der Studierenden in Deutschland in Wohngemeinschaften leben. Lebensnah ist davon auszugehen, dass von diesem Anteil rund ein Drittel nicht nach preiswertem Wohnraum nachfragt, was rund 1.350 Personen entspricht (es werden von Wohngemeinschaften durchaus Wohnungen in gehobeneren Preislagen nachgefragt, da durch die Anzahl der Bewohner in der Summe auch höhere Mieten finanziert werden können). Auch bei Studenten, die sich nicht für eine Wohngemeinschaft entscheiden, kann davon ausgegangen werden, dass ein Drittel die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung hat und nicht auf preiswerte Wohnungen angewiesen ist, was einem Anteil für Erlangen von ca. 3.170 Personen entspricht. Die Anzahl der Studierenden, die mit anderen Nachfragern im einfachen Segment konkurriert, muss daher auch um diese Zahl reduziert werden.

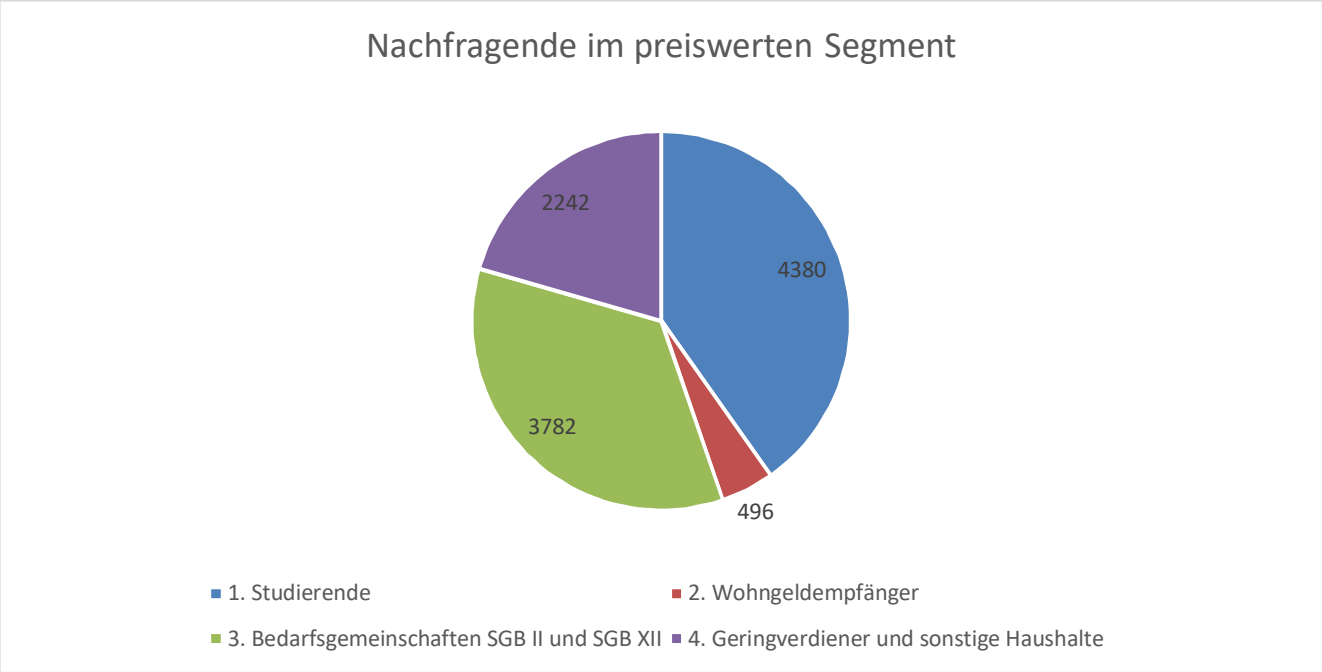
Es verbleiben demnach rund **4.380** Personen, die Wohnungen im preiswerten Segment nachfragen.

Sonstige Haushalte mit geringem Einkommen:

Um diese Gruppe zu bestimmen, kann auf statistische Erhebungen unter Einbeziehung der Melderegisterauskünfte sowie auf die Erkenntnisse aus dem Sozialbericht 2021, der wiederum auf den Bürgerbefragungen 2018 und 2020 basiert, zurückgegriffen werden. Danach – ausgehend von der Annahme, dass eine Armutsgefährdung vorliegt, wenn das Nettoäquivalenzeinkommen weniger als 60% des Medianeinkommens beträgt – gibt es in Erlangen (unter Bereinigung um die studentischen Haushalte) 6.520 Haushalte, die das o.g. Kriterium erfüllen (Stand 31.12.20). Nach einer Befragung durch das Sachgebiet Statistik und Stadtforschung in den Jahren 2018 und 2020 beträgt der Median des Nettoäquivalenzeinkommens (alle Befragte ohne Studierende, die nicht im Elternhaus leben) 2.040,00 €. 60% hiervon entsprechen einem Betrag von 1.224,00 €. In dieser Gruppe sind Haushalte mit Transferleistungsbezug (SGB II, SGB XII sowie Wohngeld) enthalten.

Es wird von **2.242** Haushalten mit geringem Einkommen außerhalb des Transferleistungsbezugs ausgegangen, die mit den Transferleistungsbeziehern um kostengünstigen, einfachen Wohnraum konkurrieren.

Grafisch lassen sich die Nachfragehaushalte im preiswerten Segment wie folgt darstellen:



Im Stadtgebiet als dem maßgeblichen Vergleichsraum gibt es damit ca. **10.900** Haushalte, die nach preiswertem Wohnraum nachfragen. Dies entspricht – ausgehend von 56.985 Haushalten- (die öffentlich geförderten Wohneinheiten für Studierende wurden in Abzug gebracht) – einem Prozentsatz von rund 20 %.

dd) Repräsentativität und Validität der Daten

Das Verfahren der Datenerhebung muss geeignet („valide“) sein, Aufschluss über die aktuelle Miethöhe der relevanten Wohnungen im örtlichen Vergleichsraum zu geben. Dazu müssen die erhobenen Daten insbesondere repräsentativ für den Vergleichsraum und das relevante Wohnungsmarktsegment (angemessener einfacher Standard) sein.

Eine Stichprobe ist dann repräsentativ, wenn die Auswahl der Stichprobe aus der Grundgesamtheit rein zufällig erfolgt, ohne dass eine systematische Verzerrung gegenüber der zu repräsentierenden Grundgesamtheit stattfindet.

Nach Auskunft des Sachgebiets Statistik und Stadtforschung wurden in Erlangen ca.13.000 zufällig ausgewählte Haushalte schriftlich befragt; in die Auswertung flossen schließlich 1.731 mietspiegelrelevante Wohnungen ein, die ausgewertet wurden.

Das Landessozialgericht Bayern hat in seinem Urteil vom 11.07.2012 (L 16 AS 127/10) die Repräsentativität des Mietspiegels für die Stadt München, in welchem – bei mehr als der 10-fachen

Einwohner – und Wohnungszahl im Vergleich zu Erlangen – lediglich 3.000 mietspiegelrelevante Wohnungen ausgewertet wurden, anerkannt.

Soweit – wie in Erlangen – ein aktueller qualifizierter Mietspiegel vorliegt, ist es nach der Rechtsprechung im Hinblick auf die auch für das schlüssige Konzept erforderliche Repräsentativität, Nachvollziehbarkeit und gerichtliche Überprüfbarkeit sinnvoll und ausreichend, dessen Grundlagendaten im Rahmen des schlüssigen Konzeptes auszuwerten.

Voraussetzung ist, dass der Mietspiegel die aktuelle Marktlage bzw. Marktentwicklung wiedergibt und selbst aus statistischer Sicht dem aktuellen Stand der Wissenschaft entspricht. Da die im Jahr 2022 stark gestiegene Inflation in erster Linie die Energiekosten betrifft, die für die die Bruttokaltmiete nicht relevant sind und durch das Entlastungspaket der Bundesregierung zum Teil kompensiert werden konnten, ist ein Rückgriff auf die vor Beginn der überdurchschnittlichen Inflation erhobenen Daten unproblematisch.

Um die Aktualität der Zahlen zu den jeweiligen Miethöhen zu gewährleisten, wurden im Mietspiegel die Bestandsmieten nicht erfasst, die in den vier Jahren vor Erstellung des Mietspiegels unverändert geblieben sind. Das so ermittelte Ergebnis gilt nach höchstrichterlicher Rechtsprechung als (noch) repräsentativ für die aktuelle Marktlage (BSG, Urt. v. 19.10.2010 – B 14 AS 65/09 R).

Die Daten des sozialen Wohnungsbaus fließen nicht in die Zahlen des qualifizierten Mietspiegels ein, was im Rahmen der Ermittlungen zur angemessenen Höchstmiete aber zu keinen nennenswerten Verzerrungen führt. Dies liegt in der Tatsache begründet, dass die Zahl der Sozialwohnungen im Verhältnis zum gesamten Wohnungsbestand gering ist (3.478 Stand 31.12.2021) Sozialwohnungen und somit ein relativ kleines Marktsegment darstellt (vgl. BSG, Urt. v. 19.10.2010 – B 14 AS 2/10 R).

b) Auswertung der Daten des Erlanger Mietspiegels

Die Ermittlung angemessener Mietpreise nach „mathematisch statistischen Methoden“ erfolgte – auf der Grundlage der Daten des Erlanger Mietspiegels 2021 – durch das Sachgebiet Statistik und Stadtforschung. Hierbei wurde nicht lediglich ein Durchschnittswert aller erfassten Mieten gebildet. Vielmehr wurde der obere Wert der ermittelten Mietpreisspanne im jeweiligen Wohnungssegment (z.B. Quintil, Quartil etc.) als Referenzwert für das gesamte maßgebliche Wohnungssegment zugrunde gelegt, so dass mit den ermittelten Werten jede Wohnung in diesem Segment anmietbar ist.

Folgende Mietpreise pro Quadratmeter Wohnfläche (ohne Betriebskosten) wurden ermittelt:

	Wohnfläche in Quadratmeter					
	bis 50	über 50 bis 65	über 65 bis 75	über 75 bis 90	über 90 bis 105	über 105
Grenze untere 20%	8,46	7,10	6,34	6,95	6,84	7,32
Anzahl	52	74	70	76	40	36
Grenze untere 25%	8,60	7,53	6,62	7,12	7,00	7,89
Anzahl	65	93	88	95	50	45
Grenze untere 30%	9,02	7,85	6,85	7,35	7,20	8,17
Anzahl	78	111	105	114	60	54
Grenze unteres Drittel	9,31	8,02	6,92	7,45	7,25	8,33
Anzahl	86	122	116	125	66	59
Grenze 50%	10,54	9,09	7,62	8,38	7,97	9,17
Anzahl	130	185	175	189	100	89
Anzahl insgesamt	259	369	349	378	199	177

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, wurden die Wohnungen entsprechend ihrer Wohnungsgröße erfasst; die Einteilung erfolgte anhand der Wohnraumgrößen für Wohnberechtigte aus dem sozialen Wohnungsbau (vgl. Ziffer 1.1).

Die Tabelle weist die jeweilige Miete pro Quadratmeter Wohnfläche und die Werte für die jeweils unteren Segmente - 20 v. H. 25 v. H. 30 v. H. etc.- aus.

In jeder Zeile ist neben dem Mietpreis pro Quadratmeter auch die Anzahl der Wohnungen, die in die Stichprobe eingeflossen sind, benannt. Nach Auskunft des Sachgebiets Statistik und Stadtforschung haben die Grenzwerte, in denen die Zelle mit mindestens 30 Fällen (= Wohnungen) besetzt ist, eine ausreichende Datenbasis.

Ein Vergleich der einzelnen Werte der Tabelle lässt unschwer erkennen, dass die Miete kleinerer Wohnungen den höchsten Preis pro Quadratmeter aufweist und sehr große Wohnungen teurer sind als Mittelgroße. Diese Gewichtung muss bei der Ermittlung der angemessenen Mieten berücksichtigt werden; es muss der jeweils für die entsprechende Wohnungsgrößenklasse errechnete Quadratmeterpreis mit der Wohnungsgröße –gestaffelt nach der Haushaltsgröße- multipliziert werden. Das so ermittelte Ergebnis bildet die tatsächlichen Verhältnisse realitätsgetreu ab, d.h. dass für kleinere und besonders große Wohnungen in der Regel ein höherer Quadratmeterpreis zu zahlen ist (vgl. BSG Urt. v. 17.12 2009, - B 4 AS 27/09 R).

Bei der Frage, ob die Werte der unteren 20%, 25% oder die Werte der unteren 30% als angemessene Mietpreise bei der Berechnung Berücksichtigung finden, wird der aktuellen Rechtsprechung gefolgt:

Nach der vom BSG bestätigten Rechtsprechung des Bayerischen Landessozialgerichtes ist das untere Marktsegment jedenfalls dann hinreichend abgedeckt, wenn dieses das „preislich untere Fünftel des Wohnungsmarktes umfasst und der Anteil der Grundsicherungsempfänger an der Bevölkerung deutlich geringer liegt“ (BSG Urt. v. 10.09.2013 – B 4 AS 77/12 R; LSG Bayern Urt. v. 11.07.2012 – L 16 AS 127/10 mit dem Hinweis auf einen Anteil von ca. 5 % von SGB II - Leistungsberechtigten an der Gesamtbevölkerung des Vergleichsraums). Erlangen hat – Stand 31.12.2022 - 118.329 Einwohner und 5.267 SGB II-leistungsberechtigte Personen (Stand Oktober 2022). Der Anteil der SGB II – Leistungsberechtigten liegt daher bei 4,45 %.

Zu beachten sind aber folgende Aspekte:

- Die Ermittlung der Daten für den letzten Mietspiegel erfolgte bereits Anfang 2021.
- Vor allem aufgrund des Krieges in der Ukraine hat es einen erheblichen Zuzug an geflüchteten Personen nach Erlangen gegeben, die nahezu ausnahmslos nach preiswertem Wohnraum nachfragen.
- Die Inflation ist seit Februar 2022 auf weit überdurchschnittliche Werte angestiegen.
- Die Anzahl der Studierenden ist seit 2015 um knapp 10.000 Personen gestiegen.

Diese Entwicklungen wirken sich auch auf die Nachfrage nach günstigen Wohnung aus. Diesem Umstand muss bei der Festlegung der neuen Mietobergrenzen angemessen Rechnung getragen werden.

In Anwendung der Rechtsprechung des BSG, die für die Ermittlung der „angemessenen Mieten“ leitend sein muss, wird daher von den unteren 30% ausgegangen. Damit ist sichergestellt, dass eine ausreichend große Zahl an Wohnungen für Leitungsbeziehende nach dem SGB II und SGB XII tatsächlich anmietbar sind.

Es ermitteln sich damit – gestaffelt nach Haushaltsgröße - folgende Nettokaltmieten:

Haushaltsgröße	Wohnfläche	Mietpreis je qm	Nettokaltmiete
1-Personen-Haushalt	50 qm	9,02 €	451,00 €
2-Personen-Haushalt	65 qm	7,85 €	510,25 €
3-Personen-Haushalt	75 qm	6,85 €	513,75 €
4-Personen-Haushalt	90 qm	7,35 €	661,50 €
5-Personen-Haushalt	105 qm	7,20 €	756,00 €
Jede weitere Person	je 15 qm zusätzlich	8,17 €	122,50 €

c) Besonderheiten bei den „kalten Betriebskosten“

Es wurde durch das BSG klargestellt, dass die „kalten Betriebskosten“ (ohne Heiz- und Warmwasserkosten) abstrakt zu bestimmen und als Faktor in das zur Berechnung der angemessenen Miete zu bildende Produkt einzubeziehen sind (BSG Urt. v. 19.10.2010 – B 4 AS 65/09). Im Ergebnis ist eine einheitliche „Referenzmiete“ bezogen auf die Bruttokaltmiete zu bilden, die dann die maßgebliche Summe aus Nettokaltmiete und kalten Betriebskosten bildet (BSG Urt. v. 13.04.2011 – B 14 AS 106/10 R). Damit scheidet die Festlegung getrennter Obergrenzen für die Nettokaltmiete und die kalten Betriebskosten aus; vielmehr steht es den Leistungsberechtigten frei, eine zu hohe Nettokaltmiete durch besonders niedrige Betriebskosten zu kompensieren oder umgekehrt.

Die mietvertraglich geschuldeten Nebenkosten ergeben sich aus § 556 Abs. 1 BGB i.V.m. § 2 Betriebskostenverordnung. Nach der Rechtsprechung ist es zulässig, für die Ermittlung der abstrakt angemessenen Mietkosten bzw. Betriebskosten auf die Daten aus Betriebskostenübersichten zurückzugreifen. Grundsätzlich ist hierbei auf örtliche Übersichten abzustellen, da insbesondere die Kosten für Versorgungs- und Entsorgungsdienstleistungen von Kommune zu Kommune stark differieren.

Bei der Erstellung des Erlanger Mietspiegels wurde auch die Höhe der zu leistenden Betriebskosten abgefragt; es erfolgte allerdings keine nach den einzelnen Nebenkostenarten differenzierte Abfrage.

Da die durchschnittlichen Betriebskosten je nach Wohnungsgröße erheblich differieren, wird bei der Ermittlung der angemessenen Kosten der Unterkunft nicht vom Durchschnittswert aller Wohnungen ausgegangen, um kleinere Haushalte, die deutlich höhere Betriebskosten haben, nicht zu benachteiligen. Vielmehr werden die kalten Betriebskosten aufgrund der im Rahmen der statistischen Erhebungen zur Erstellung des Mietspiegels ermittelten tatsächlichen durchschnittlichen Betriebskosten je Wohnungsgröße errechnet.

Abschläge hiervon, die den ggf. niedrigeren kalten Betriebskosten im einfachen Marktsegment Rechnung tragen sollen, können nicht fiktiv (aufgrund der Unterstellung, dass z.B. keine Kosten für Hausmeister und Gartenpflege anfallen) vorgenommen werden. Wollte man eine solche Kürzung vornehmen, müssten detaillierte Daten vorliegen, die das beweisen könnten. Solche Daten liegen nicht vor.
Für die einzelnen Haushaltgrößen errechnen sich damit folgende Beträge für die kalten Betriebskosten:

Haushaltsgröße	Wohnungsgröße	kalte Nebenkosten
1-Personen-Haushalt	50 qm	87,21 €
2-Personen-Haushalt	65 qm	101,73 €
3-Personen-Haushalt	75 qm	125,48 €
4-Personen-Haushalt	90 qm	143,86 €
5-Personen-Haushalt	105 qm	147,12 €
Jede weitere Person	15 qm	17,70 €

d) Feststellung der Angemessenheitsgrenzen/Mietobergrenzen

Die Summe aus den „angemessenen Nettokaltmieten“ (Ziffer 1.4 Buchst. b) und den „angemessenen Betriebskosten“ (Ziffer 1.4 Buchst c) ergibt die „angemessenen Bruttokaltmiete“.
Es errechnen sich damit folgende Bruttokaltmieten je Haushaltsgröße:

Haushaltsgröße	Nettokaltmiete	Betriebskosten	Bruttokaltmiete	Bruttokaltmiete gerundet
1-Personen-Haushalt	451,00 €	87,21 €	538,21 €	539,00 €
2-Personen-Haushalt	510,25 €	101,73 €	611,98 €	612,00 €
3-Personen-Haushalt	513,75 €	125,48 €	639,23 €	640,00 €
4-Personen-Haushalt	661,50 €	143,86 €	805,36 €	806,00 €
5-Personen-Haushalt	756,00 €	147,12 €	903,12 €	904,00 €

Jede weitere Person	122,50 €	17,70 €	140,20 €	141,00 €

Exkurs: Heizkosten

Die Heizkosten sind Bestandteil der Miete, finden aber bei der Feststellung der „Angemessenheit der Unterkunftskosten“ keine Berücksichtigung und sind deshalb nicht Gegenstand dieses Konzepts.

Gem. § 22 Abs. 1 Satz 1 SGB II werden Bedarfe für Unterkunft und Heizung in Höhe der tatsächlichen Aufwendungen anerkannt, soweit diese angemessen sind. Regelmäßig werden die tatsächlichen Heizkosten als angemessen zu Grunde gelegt.

Tatsächlich stellte die Übernahme der anfallenden Heizkosten im Bereich der Stadt Erlangen bisher kein Problem dar.

2. Abgleich mit anderen Daten

Das schlüssige Konzept kann – wie in Ziffer 2 ausführlich dargestellt – auf Daten unterschiedlicher Datenquellen basieren. Da ein Mietspiegel - wie keine andere der möglichen anderen Datenquellen – die vom Bundessozialgericht formulierten Anforderungen an ein schlüssiges Konzept erfüllt, werden die „angemessenen Mieten“ auf der Basis des Mietspiegels ermittelt.

Nichtsdestotrotz erscheint es wichtig und richtig, auch andere Datenquellen – wie insbesondere die Daten des sozialen Wohnungsbaus und die Bestandsdaten SGB II und SGB XII – zu beleuchten und zu Vergleichszwecken heranzuziehen.

2.1. Daten des sozialen Wohnungsbaus

In einen Mietspiegel finden – wie bereits dargestellt – lediglich freifinanzierte Wohnungen Eingang. Öffentlich geförderte Wohnungen, insbesondere Sozialwohnungen, sind bei diesen Erhebungen ausgeschlossen. Sozialer Mietwohnungsbau wird definiert als der staatlich geförderte Bau von Wohnungen für Menschen, die ihren Wohnungsbedarf nicht auf dem freien Wohnungsmarkt decken können. Für die Vergabe dieser Wohnungen ist das Gesamteinkommen des jeweiligen Haushaltes entscheidend; zweifellos werden diese Wohnungen an die Haushalte, die auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen sind, vergeben.

Nach Auskunft des Sachgebietes Stadtentwicklung/Amt für Stadtplanung und Mobilität gab es in Erlangen im Jahr 2021 insgesamt 3.478 Sozialwohnungen. Rund 84% der Sozialwohnungen (2.909) in Erlangen stehen im Eigentum der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GEWOBAU.

Mit Urteil des BSG vom 22.09.2010 (B 4 AS 18/09 R), in welchem das BSG die Anforderungen an das schlüssige Konzept formuliert, stellt es weiter fest:

„Für die Datenerhebung kommen nicht nur die Daten von tatsächlich am Markt angebotenen Wohnungen in Betracht, sondern auch von bereits vermieteten. Im Gegensatz zur Erstellung von Mietspiegeln oder Mietdatenbanken, deren wesentliches Anliegen das dauerhafte Funktionieren des Marktes von frei finanzierten Mietwohnungen ist, ist im Rahmen der KdU grundsätzlich sämtlicher Wohnraum zu berücksichtigen, der auch tatsächlich zu diesem Zweck vermietet wird; so etwa auch Wohnraum, bei dem die Miethöhe durch Gesetz oder im Zusammenhang mit einer Förderzusage festgelegt worden ist.“

Das BSG macht in diesem Urteil die Schwächen des Mietspiegels als Grundlage für die Ermittlung der angemessenen Mieten sehr deutlich. Eigentliche Anwendungszwecke des Mietspiegels nach dem BGB sind Neuabschluss von Mietverträgen, Prüfung von Mietpreisüberhöhungen nach § 5 Wirtschaftsgesetz und Mietwucher nach § 291 StGB. D.h. das wesentliche Anliegen ist das dauerhafte Funktionieren des Marktes frei finanzierter Mietwohnungen. Im Mietspiegel werden nur solche Mietverhältnisse berücksichtigt, die in den vergangenen vier Jahren neu abgeschlossen oder bei denen die Preise erhöht wurden. Bestehende Verträge, an denen sich seit vier Jahren nichts mehr verändert hat, dürfen nicht einbezogen werden, also gerade solche, die tendenziell niedriger liegen. Ebenso wenig fließen Sozialwohnungen ein.

Da viele der Leistungsempfänger nach dem SGB II und SGB XII in Erlangen Wohnungen der GEWOBAU, die allesamt Sozialwohnungen sind, bewohnen, wurden die Mietpreise für Sozialwohnungen bei der GEWOBAU – gegliedert nach Haushaltsgröße – abgefragt.

Es ergeben sich folgende Mietpreisspannen für die Wohnungen der GEWOBAU:

Zimmeranzahl	Öffentlich gefördert	Kaltmiete pro m²	Belegrecht	Kaltmiete pro m²	Gesamtzahl
1 Zimmer	311	3,61 € - 6,97 €	79	5,80 €	390
2 Zimmer < 55 m²	219	4,51 € - 6,97 €	91	5,80 €	310
2 Zimmer > 55 m²	289	4,06 € - 6,97 €	81	5,80 €	370
3 Zimmer < 65 m²	34	4,85 € - 6,97 €	5	5,80 €	39
3 Zimmer 65m² -90m²	937	3,78 € - 6,97 €	216	5,80 €	1.153
4 Zimmer	224	3,70 € - 6,90 €	20	5,80 €	244
5 Zimmer	3	5,08 € - 5,93 €	4	5,80 €	7
6 Zimmer	1	5,79 €	-	5,80 €	1
Gesamt	**2.018**		**496**		**2.514**

In der Tabelle finden sich auch 496 Belegrechtswohnungen. Aufgrund des angespannten Wohnungsmarktes auf der einen Seite und der rückläufigen Zahl an Sozialmietwohnungen auf der anderen Seite initiierte das Sozialamt der Stadt Erlangen den Vertrag über den Erwerb von 600 Belegrechtswohnungen und brachte diesen im März 2010 zum Abschluss, um das Angebot an preisgünstigem Wohnraum in Erlangen zu erhöhen. Die GEWOBAU verpflichtete sich in dem Vertrag, die betreffenden Wohnungen nach zeitgemäßem energetischem Standard zu sanieren und über die Stadt Erlangen an Leistungsempfänger nach dem SGB II bzw. dem SGB XII zu vergeben. Der Mietpreis liegt zwingend innerhalb der „angemessenen Mieten“ der Stadt Erlangen und ist auf 20 Jahre gesichert. Aus diesem Grund werden die Belegrechtswohnungen bei der Ermittlung der Mietobergrenze nicht berücksichtigt.

Es stellt sich nun bei der Ermittlung der Mietobergrenze die Frage, ob die Daten des sozialen Wohnungsbaus tatsächlich Berücksichtigung finden sollen.

Denn die vom sozialen Wohnungsbau zur Verfügung stehenden Daten sind hinsichtlich der Wohnungsgrößen nicht mit den Werten der für den Bereich des SGB II geltenden Wohnflächen nach den Bestimmungen des Wohnraumförderungsgesetzes deckungsgleich. Zudem konnten lediglich Preisspannen für die unterschiedlichen Wohnungsgrößen ermittelt werden. Das heißt, es kann nicht ohne weiteres festgestellt werden, welche konkrete Durchschnittsmiete einer bestimmten Wohnungsgröße zuzuordnen ist.

Nachdem jedoch der überwiegende Teil der Leistungsempfänger nach dem SGB II Sozialwohnungen bewohnt und bei der Wohnungssuche auf das Segment des sozialen Wohnungsbaus verwiesen wird, können die erhobene Daten zu Sozialwohnungen in Erlangen nicht unberücksichtigt bleiben. Vergleichende Berechnung ergeben, dass auch Sozialwohnungen angeboten werden, deren Mietpreis über den bei der Erstellung des aktuellen Mietspiegels ermittelten Höchstmieten der jeweiligen Wohnungsgrößenklasse der unteren 30% liegt.

Würden die Erhebungen zu den Sozialwohnungen bei der Ermittlung der Mietobergrenze außer Betracht bleiben, bestünde die Gefahr, dass Leistungsempfänger nach dem SGB II nicht alle auf dem

Markt zur Verfügung stehenden Sozialwohnungen mit den festzusetzenden neuen Mietobergrenzen anzumieten in der Lage sind.

Daher erscheint es angezeigt, die Daten auszuwerten und bei der Ermittlung der neuen Mietobergrenzen heranzuziehen.

Bei den Quadratmeterpreisen für die Sozialwohnungen wurden in der Tabelle stets Preisspannen benannt, z.B. 3,61 € - 6,97 €. Es liegen keine Angaben darüber vor, ob in den einzelnen Größenkategorien mehr Wohnungen aus dem unteren oder dem oberen Bereich der angegeben Preisspanne enthalten sind.

Um zu gewährleisten, dass jeder Leistungsberechtigte nach dem SGB II in die Lage versetzt wird, eine Wohnung innerhalb der geltenden Mietobergrenze tatsächlich anzumieten, wird aus den Daten des sozialen Wohnungsbaus als Referenzmiete der obere Wert der ermittelten Mietpreisspanne (z.B. 6,97 € bei Einpersonenhaushalten) zugrunde gelegt.

Ein Vergleich der auf diese Weise ermittelten Mietpreise pro Quadratmeter mit den Daten aus dem Mietspiegel (vgl. Tabelle unter Ziffer 2.5) ergibt folgendes Bild:

Haushaltsgröße	Mietpreis je qm soz. Wohnungsbau	Mietpreis je qm Mietspiegel	Differenz pro qm	Differenz Nettokaltmiete pro Wohnfläche
1-Personen-Haushalt	6,97 €	9,02 €	2,05 €	102,50 €
2-Personen-Haushalt	6,97 €	7,85 €	0,88 €	57,20 €
3-Personen-Haushalt	6,97 €	6,85 €	- 0,12 €	- 9,00 €
4-Personen-Haushalt	6,97 €	7,35 €	0,38 €	34,20 €
5-Personen-Haushalt	6,90 €	7,20 €	0,30 €	31,50 €
Jede weitere Person	5,93 €	8,17 €	2,24 €	33,60 €

Es ist augenscheinlich, dass die aus dem Mietspiegel gewonnenen Werte die (Höchst-) Mieten aus dem sozialen Wohnungsbau – mit einer Ausnahme bei den 3- Personen-Haushalten – teilweise nicht unerheblich übersteigen.

Aufgrund der Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage können die Daten des sozialen Wohnungsbaus nicht uneingeschränkt als Datengrundlage für die Ermittlung der angemessenen Kosten der Unterkunft herangezogen werden.

Allerdings darf der um 0,12 € höhere Mietpreis pro Quadratmeter bei den 3-Personen-Haushalten nicht außer Acht gelassen werden. Da sehr viele Bedarfsgemeinschaften nach dem SGB II und SGB XII in Sozialwohnungen leben und die Hilfeempfänger bei Mietsenkungsaufforderungen stets explizit auf die Sozialwohnungen verwiesen werden, muss dieser Preis in die neu zu ermittelnden Mietobergrenzen einfließen. Der Mietpreis pro Quadratmeter erhöht sich bei den 3-Personen-Haushalten damit auf 6,97 €.

Sowohl bei der Wohnungssuche im Bereich des geförderten Wohnraums als auch auf dem freien Wohnungsmarkt sind Leistungsempfänger nach dem SGB II aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnungen des preiswerten Segments einer großen Konkurrenz ausgesetzt.

Die „angemessenen Mieten“ stellen sich damit unter Einbeziehung der Daten des sozialen Wohnungsbaus wie folgt dar:

Haushaltsgröße	Nettokaltmiete	Betriebskosten	Bruttokaltmiete	Bruttokaltmiete gerundet
1-Personen-Haushalt	451,00 €	87,21 €	538,21 €	539,00 €
2-Personen-Haushalt	510,25 €	101,73 €	611,98 €	612,00 €
3-Personen-Haushalt	522,75 €	125,48 €	648,23 €	649,00 €
4-Personen-Haushalt	661,50 €	143,86 €	805,36 €	806,00 €
5-Personen-Haushalt	756,00 €	147,12 €	903,12 €	904,00 €

Jede weitere Person	122,50 €	17,70 €	140,20 €	141,00 €

2.2 Datenbestand des Erlanger Jobcenters und des Sozialamtes

Bei der Neufestsetzung der „angemessenen Kosten der Unterkunft“ werden die Daten vom Erlanger Jobcenter und vom Sozialamt nicht einbezogen. Aufgrund der seit 01.04.2020 geltenden Bestimmungen zu der Anerkennung der Kosten der Unterkunft im Anwendungsbereich des SGB II und SGB XII (Coronaregelungen und Einführung Bürgergeld) können hier keine belastbaren Werte generiert werden.

2.3 Datenbestand der Beziehenden von Leistungen nach dem Wohngeldgesetz

Als weitere mögliche Datenquelle könnte grundsätzlich der Datenbestand der Wohngeldstelle ausgewertet werden. Aufgrund der geringen Anzahl der verwendbaren Datensätze können hieraus jedoch keine generellen Schlüsse für die neue Mietobergrenze gezogen werden. Dies gilt insbesondere auch deshalb, weil in Bezug auf die Daten der Wohngeldbeziehenden keine Differenzierung nach der Wohnungsgröße erfolgt.

2.4 Tabellenwerte des § 12 Wohngeldgesetz (WoGG)

In der Vergangenheit waren sehr häufig die Tabellenwerte des §12 WOGG gleichzeitig die für die Kommunen geltenden Mietobergrenzen; teilweise wurden diese Werte um einen Sicherheitszuschlag von 10 v.H. erhöht. Auch in Erlangen galten bis Mitte 2008 diese Werte als Mietobergrenzen.

Zum 01.01.2016 erhöhten sich die für die Stadt Erlangen geltenden Tabellenwerte nach dem WOGG, da das Stadtgebiet nicht mehr der Mietenstufe III sondern neu der Mietenstufe IV zugeordnet wurde. Hierdurch stiegen die geltenden Beträge erheblich.

Vergleich mit den Beträgen nach § 12 Wohngeldgesetz (zuzgl. 10%):

Haushaltsgröße	**Neue Mietobergrenze**	**§12 WoGG zuzgl. 10 %**	**Differenz**
1-Personen-Haushalt	539,00 €	540,10 €	- 1,10 €
2-Personen-Haushalt	612,00 €	654,50 €	- 42,50 €
3-Personen-Haushalt	649,00 €	778,80 €	- 129,80 €
4-Personen-Haushalt	806,00 €	907,50 €	- 101,50 €
5-Personen-Haushalt	904,00 €	1038,40 €	- 134,40 €
Jede weitere Person	141,00 €	125,40 €	15,60 €

Die Rechtsprechung fordert jedoch aus folgenden Gründen unabdingbar die Ermittlung der angemessenen Mieten in einem sogenannten schlüssigen Konzept:

- Datenerhebung und Datenauswertung im Sinne des schlüssigen Konzeptes ist unerlässliche Aufgabe des Leistungsträgers, um sachgerechte Entscheidungen im Verwaltungsverfahren treffen zu können.
- Die Tabellenwerte des Wohngeldgesetzes stellen keinen geeigneten Maßstab für die Angemessenheit der Unterkunftskosten dar. Die Gewährung von Wohngeld verfolgt einen anderen Zweck als die Leistungen für Unterkunft und Heizung nach SGB II und SGB XII.
- Die Tabellenwerte spiegeln die örtlichen Gegebenheiten nicht angemessen wider und stellen nicht darauf ab, ob die vom Wohngeldberechtigten angemietete Wohnung im Sinne eines notwendigen Bedarfes angemessen ist. Nur in den Fällen, in denen lokale Erkenntnismöglichkeiten fehlen, lässt das BSG den Rückgriff auf die Wohngeldtabelle zu.

Da in Erlangen ein aktueller Mietspiegel vorliegt, ist ein Rückgriff auf die Werte aus § 12 WoGG nicht zulässig.

3. Ergebnis

Wie den vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, müssen die neuen Mietobergrenzen – um den Anforderungen der Rechtsprechung Rechnung zu tragen – auf die Daten des Mietspiegels gestützt werden. Lediglich bei den 3 –Personen – Haushalten erfolgt eine Erhöhung aufgrund der Auswertungen der Daten des sozialen Wohnungsbaus.

Ein Vergleich der neuen Mietobergrenzen mit den bisherigen Mietobergrenzen ergibt folgendes Bild:

Haushaltsgröße	**Bisherige Mietobergrenze ab 01.12.2020**	**Neue Mietobergrenze**	**Steigerung**	
1-Personen-Haushalt	452,00 €	539,00 €	87,00 €	+19,25%
2-Personen-Haushalt	539,00 €	612,00 €	73,00 €	+13,54%
3-Personen-Haushalt	605,00 €	649,00 €	44,00 €	+7,27%
4-Personen-Haushalt	713,00 €	806,00 €	93,00 €	+13,04%
5-Personen-Haushalt	835,00 €	904,00 €	69,00 €	+8,26%
Jede weitere Person	119,00 €	141,00 €	22,00 €	+18,49%

Eine Erhöhung der Mietobergrenzen in diesem Umfang wird sich auf folgende Bereiche auswirken:

- Mietpreisniveau und Mietpreisstruktur
- Konkurrenzsituation der Haushalte mit geringem Einkommen
- Wohnungswirtschaft und Vermieter
- Kommunale Finanzen

Diese Wirkungen müssen jedoch – aufgrund der klaren Anforderungen der Rechtsprechung an das schlüssige Konzept – in Kauf genommen werden.

Folgende Regelungen werden beschlossen:

1. Die neuen Obergrenzen für die angemessenen Mieten gelten ab 01.06.2023.
2. Für energiesanierte Wohnungen mit Vollwärmeschutz werden die festgesetzten Obergrenzen (Bruttokaltmieten) um 10 v.H. erhöht.
3. Eine Aufforderung die Unterkunftskosten bei bestehenden Mietverhältnissen zu senken, ist grds. entbehrlich, wenn
    - die Überschreitung geringfügig (= bis zu 10%) über der maßgeblichen Mietobergrenze liegt und / oder die aus dem Umzug resultierenden Folgekosten in keinem vernünftigen Verhältnis zur möglichen Kosteneinsparung stehen
    - der Umzug eine besondere Härte bedeuten würde (schwere Erkrankung, intensive soziale Bindungen, erhöhter Wohnraumbedarf aufgrund von Behinderung etc.), so dass die höhere Miete aufgrund der Besonderheit des Einzelfalls als angemessen erachtet werden kann
    - die Leistungen darlehensweise gewährt werden, sofern die zu teure Wohnung bereits bewohnt wird und auf absehbare Zeit (sechs Monate) der Leistungsempfänger aus dem Bezug ausscheiden wird.

Ö 19

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
Referat VI	Referat für Planen und Bauen / Radbeauftragte	**VI/196/2023**

Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2023

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.05.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die beigefügte Richtlinie der Stadt Erlangen über die Gewährung von Zuschüssen für die Anschaffung von Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs, Fahrradanhängern, Fahrradlastenanhängern und Therapierädern für 2023 wird beschlossen.

II. Begründung

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

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

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 28.10.2021 beschlossen, das Förderprogramm zum Kauf von Lastenfahrrädern und Fahrradanhängern zunächst bis 31.12.2024 fortzuführen. (Beschluss VI/079/2021).

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

Im Oktober 2022 wurde die Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen beschlossen und die Förderrichtlinie 2022 zum 28.10.2022 dahingehend erweitert und angepasst.

Die Förderrichtline für 2023 basiert auf der Förderrichtlinie 2022 zum 28.10.2022. Die Förderung 2023 soll am 01.06.2023 beginnen.

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

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

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

4. Klimaschutz:

Jeder nicht mit dem PKW, sondern mit dem Fahrrad zurückgelegte Personenkilometer, spart insgesamt 147 g CO^2 ein.
Durch das Förderprogramm wird die Präsenz von alternativen, umweltfreundlichen Transportmitteln gestärkt und erhöht somit auch den Radverkehrsanteil in Erlangen.
Alle geförderten Transportmittel sind als solche durch einen Aufkleber der Stadt Erlangen gekennzeichnet und wirken so als Multiplikatoren.

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐ *ja**
☐ *nein**

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

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

Investitionskosten:	150.000 €	bei IPNr.: 561.884
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☒ sind vorhanden auf IvP-Nr. 561.884
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 618090/56110010
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen: Förderrichtlinie für 2023

III. Abstimmung
siehe Anlage

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

Ö 19

Stadt Erlangen

Richtlinie der Stadt Erlangen über die Gewährung von Zuschüssen für die Anschaffung von Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs, Fahrradanhängern, Fahrradlastenanhängern und Therapierädern 2023

1. Inhaltsverzeichnis

1. Inhaltsverzeichnis
2. Förderziele
3. Kurzdarstellung
4. Freiwilligkeit und Zweckbindung
5. Gegenstand der Förderung
6. Förderfähige Nutzung
7. Zweckbindungsfrist
8. Förderfähige Anschaffungsart
9. Antragsberechtigte
10. Notwendige Nachweise zur Antragsberechtigung
11. Umfang und Verteilung der Fördermittel, Förderzeitraum
12. Antragsverfahren und Bearbeitung
13. Förderzusage, Beschaffung des Lastenfahrrades, Auszahlung der Fördermittel
14. Allgemeine Fördervoraussetzungen
15. Aufhebung der Bewilligung und Erstattung
16. Inkrafttreten und Befristung

2. Förderziele

Durch die Bezuschussung des Kaufs von Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs Fahrradanhängern, Fahrradlastenanhängern und Therapierädern fördert die Stadt Erlangen umweltfreundliche Mobilität und leistet damit einen wichtigen Beitrag für den Umwelt- und Naturschutz in Erlangen. Ein möglichst emissionsfreier Lastentransport durch die genannten Transportmittel trägt zu einer Verbesserung der Luftqualität, insbesondere zur Reduzierung des Kohlendioxid- / und Stickoxid-Ausstoßes, zur Feinstaubreduzierung, zur Lärmminderung und zum Klimaschutz bei. Darüber hinaus wird ein konkreter Beitrag für eine Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt geleistet. Die Stadt Erlangen als „Kommune inklusiv“ hat zudem zum Ziel, im Rahmen der Maßnahmen für Klimaschutz und Inklusion, umweltfreundliche Mobilität von Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung zu fördern.

Durch einen Zuschuss zu den Anschaffungskosten für ein neues Lastenfahrrad, -pedelec oder Fahrradanhänger, sollen, neben Gewerbetreibenden, Privatpersonen, vor allem Vereine und Initiativen unterstützt werden, Transporte im urbanen Raum vom Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor auf das Fahrrad oder den Hänger zu verlagern. Durch die damit verbundene stärkere Präsenz von Lastenfahrrädern und -pedelecs im Stadtgebiet, sollen die Räder, über das Förderprogramm hinaus, als alltägliches urbanes Transportmittel etabliert und der Radverkehrsanteil erhöht werden. Die Richtlinie legt das Verfahren und die Bedingungen zur Vergabe der Fördergelder fest.

3. Kurzdarstellung

In der Tabelle werden die Fördergegenstände, die Förderhöhe, die Verteilung der Fördermittel und die Antragsberichtigung dargestellt.

Fördermodul	**Förderung**	**Maximale Förderhöhe**
Lastenfahrräder		
- Privatpersonen	30 % der Nettokosten	900 €
- Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt[1)]	40 % der Nettokosten	1.200 €
- Privatpersonen mit ErlangenPass	60 % der Nettokosten	1.800 €
- Vereine, Initiativen, Nutzungsgemeinschaften	30 % der Nettokosten	900 €
- Unternehmen und freiberuflich tätige Personen	30 % der Nettokosten	900 €
Lastenpedelecs		
- Privatpersonen	30 % der Nettokosten	1.200 €
- Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt[1)]	40 % der Nettokosten	1.600 €
- Privatpersonen mit ErlangenPass	60 % der Nettokosten	2.400 €
- Vereine, Initiativen, Nutzungsgemeinschaften	30 % der Nettokosten	1.200 €
- Unternehmen und freiberuflich tätige Personen	30 % der Nettokosten	1.200 €
- Ökobonus bei Bezug von Ökostrom[2)]	Zusätzlich pauschal 300 €	-
Fahrradanhänger		
- Privatpersonen	30 % der Nettokosten	450 €
- Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt[1)]	40 % der Nettokosten	600 €
- Privatpersonen mit ErlangenPass	60 % der Nettokosten	900 €
- Vereine, Initiativen, Nutzungsgemeinschaften	30 % der Nettokosten	450 €
- Unternehmen und freiberuflich tätige Personen	30 % der Nettokosten	450 €
Fahrradlastenanhänger[4)]		
- Privatpersonen	30 % der Nettokosten	1.500 €
- Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt[1)]	40 % der Nettokosten	2.000 €
- Privatpersonen mit ErlangenPass	60 % der Nettokosten	3.000 €
- Vereine, Initiativen, Nutzungsgemeinschaften	30 % der Nettokosten	1.500 €
- Unternehmen und freiberuflich tätige Personen	30 % der Nettokosten	1.500 €
Elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger[5)]		
- Privatpersonen	30 % der Nettokosten	1.500 €
- Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt[1)]	40 % der Nettokosten	2.000 €
- Privatpersonen mit ErlangenPass	60 % der Nettokosten	3.000 €

- Vereine, Initiativen, Nutzungsgemeinschaften	30 % der Nettokosten	1.500 €
- Unternehmen und freiberuflich tätige Personen	30 % der Nettokosten	1.500 €
- Ökobonus bei Bezug von Ökostrom[2)]	Zusätzlich pauschal 300 €	-
Therapieräder		
- Privatpersonen[6)]	50 % Nettokosten	2.500 €

[1)] Mindestens 3 Kinder unter 12 Jahre im Haushalt

[2)] Ökostrom, der zu 100 % aus erneuerbaren Energien hergestellt wird. Siehe hierzu die Bestenliste der Ökostromanbietenden von Utopia.de:
https://utopia.de/bestenlisten/die-besten-oekostrom-anbieter/

[3)] Antragsberechtigt sind Personen mit gültigem ErlangenPass

[4)] Darunter fallen Fahrradanhänger, die schwere Lasten ab 150 kg transportieren können.

[5)] Darunter fallen motorisierte Elektrofahrradanhänger ab einer Zuladung von 150 kg.

[6)] Antragsberechtigt sind Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung, die einen Ablehnungsbescheid der Kostenstelle für die Anschaffung eines Therapierades, Rollstuhlfahrrads oder eines anderen Lastenfahrrads/-pedelecs für den Transport von Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung erhalten haben.

4. Freiwilligkeit und Zweckbindung

a) Freiwillige Leistung

Die Zuwendung der Stadt Erlangen zum Kauf von Lastenfahrrädern wird als freiwillige Leistung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ausgereicht. Ein Rechtsanspruch oder Verpflichtungen für die Stadt Erlangen werden durch diese Richtlinie nicht begründet.

b) Zweckbindung

Der städtische Zuschuss ist für die unter 2. genannten Förderziele zweckgebunden zu verwenden. Die Stadt Erlangen hat das Recht, die richtige Verwendung der Fördermittel zu überprüfen. Die zuwendungsempfangende Person verpflichtet sich dazu, die dafür erforderlichen Auskünfte zu erteilen und entsprechende Unterlagen vorzulegen.

5. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Kauf und Leasing von ein- und zweispurigen, zulassungs- und versicherungsfreien neuen Lastenfahrrädern mit und ohne elektrisch motorisierte Tretunterstützung (Lastenpedelecs) bis 25 km/h und Fahrradanhänger mit und ohne elektrisch motorisierte Unterstützung. Die Nutzlast (Zulässiges Gesamtgewicht – Leergewicht des Fahrzeugs) bei Lastenfahrrädern/-pedelecs muss mindestens 120 kg, bei Fahrradanhängern muss die Tragfähigkeit/Zuladung mind. 20 kg betragen.

Das Lastenfahrrad/-pedelec muss dabei entweder

- einen verlängerten Radstand inklusive Transportmöglichkeit für Personen oder Lasten haben oder
- über einen fest installierten Front- und / oder Heckgepäckträger sowie entsprechende Transportmöglichkeiten wie Boxen, Körbe, Taschen oder Sitze verfügen.

Förderfähiges Zubehör

- beim Lastenfahrrad/Lastenpedelec im Werkszustand sind
  - eine Transportbox für Güter oder Personen (mit Sitzbank)
  - eine Regenabdeckung zum Schutz der Transportfläche vor Niederschlag und Witterung und
  - ein externes, nicht-integriertes Schloss.
- beim Fahrradanhänger im Werkszustand sind
  - eine Sitzschale für Kleinstkinder,
  - eine Regenabdeckung,
  - eine Anhängerkupplung/Deichsel zur ausschließlichen Verbindung mit dem Fahrrad und
  - ein externes, nicht-integriertes Schloss.

Versandkosten obliegen nicht der Förderung und sind von dieser ausgeschlossen.

Darüber hinaus fördert die Stadt Erlangen als „Kommune inklusiv“ Therapieräder für Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung, die der umweltfreundlichen Mobilität dieser Personen dienen. Dabei können beispielsweise Therapieräder für den Transport von Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung oder Rollstuhlfahrräder gefördert werden.

Das Therapierad soll hierbei entweder

- zum Transport der antragstellenden Person dienen, oder
- die aktive Mobilität der antragstellenden Person ermöglichen.

Je Privatperson/Haushalt, Verein, Initiative, Nutzungsgemeinschaft, Unternehmen und freiberuflich tätige Personen ist innerhalb von drei Jahren ein Lastenfahrrad oder Lastenpedelec oder Fahrradhänger oder Fahrradlastenanhänger oder motorisierter Lastenanhänger oder Therapierad förderfähig.

6. Förderfähige Nutzung

Die nach dieser Richtlinie geförderten Gegenstände müssen für die Dauer der Zweckbindungsfrist zum Transport von Lasten/Personen durch Privatpersonen, Nutzungsgemeinschaften, Vereine, Initiativen, Unternehmen und freiberuflich tätige Personen genutzt werden. Die Nutzung der Fördergegenstände muss überwiegend im Stadtgebiet Erlangen erfolgen.

7. Zweckbindungsfrist

Die Zweckbindungsfrist der geförderten Transportmittel beträgt 36 Monate ab Rechnungsdatum. Das bedeutet, dass innerhalb des Zeitraumes der Zweckbindungsfrist die Transportmittel im Sinne der Förderung genutzt werden müssen und nicht vorzeitig veräußert werden dürfen.

8. Förderfähige Anschaffungsart

Gefördert wird der Neukauf von Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs, Fahrradanhängern, Fahrradlastenanhängern, elektrisch motorisierten Lastenanhängern und Therapierädern für Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung und das Leasing von neuen Lastenfahrrädern/Lastenpedelecs mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 36 Monaten ab Rechnungsdatum.

9. Antragsberechtigte

a) private Vereine und Initiativen mit Sitz und Wirkungskreis in Erlangen durch die vertretungsberechtigte Person
b) Privatpersonen mit Hauptwohnsitz in Erlangen pro Haushalt
c) Nutzungsgemeinschaften mit Hauptwohnsitz aller Nutzenden in Erlangen
d) Unternehmen mit Sitz und Wirkungskreis in Erlangen, die den KMU-Kriterien entsprechen, sowie freiberuflich tätige Personen mit Sitz und Wirkungskreis in Erlangen

Nicht antragsberechtigt sind Anstalten, Körperschaften und Stiftungen des öffentlichen Rechts, sowie Einrichtungen des Bundes oder des Freistaats Bayern mit Sitz in Erlangen.

10. Notwendige Nachweise zur Antragsberechtigung

a) Vereine und Initiativen
Vereine und Initiativen müssen nachweisen, dass ihr Sitz und Wirkungskreis in Erlangen ist. Dies kann z. B. durch die Vereinssatzung, ein Statut oder eine getroffene Vereinbarung erfolgen.

b) Geteilte Nutzung/ Nutzungsgemeinschaft
Bei einer geteilten Nutzung des Lastenfahrrades ist eine Bestätigung über die Nutzungsgemeinschaft von insgesamt drei Personen erforderlich, in der die antragstellende Person als Eigentum besitzende oder Leasing nehmende des Fördergegenstandes aufgeführt ist.

c) Privatpersonen
Privatpersonen weisen ihren Hauptwohnsitz durch eine Kopie des Personalausweises (Rückseite) oder Reisepasses nach.

d) Privatpersonen mit mind. 3 Kindern (unter 12 Jahren)
Nachweis von mindestens drei Kindern unter 12 Jahren im Haushalt, durch erweiterte Meldebescheinigung mit Angaben zu Kindern im Haushalt, eine Kopie des Personalausweises (Rückseite) oder Reisepasses des Kindes.

e) Unternehmen und freiberuflich tätige Personen
Unternehmen und freiberuflich tätige Personen müssen nachweisen, dass ihr Sitz und Wirkungskreis in Erlangen ist. Dies kann durch einen aktuellen Gewerbeschein oder ein Handelsregisterauszug nachgewiesen werden. Darüber hinaus muss die KMU- und die De-Minimis-Erklärung eingereicht werden.

De-Minimis-Beihilfe:
Die Förderung von Unternehmen unterliegt dem Europäischen Beihilferecht (Art. 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union). Förderrungen an Unternehmen sind grundsätzlich bei der Europäischen Kommission zur Genehmigung anzumelden. Eine Ausnahme von der Anmeldepflicht ermöglicht die Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 (De-Minimis-Verordnung). Demnach sind unter „De-Minimis"-Beihilfen Zuwendungen bis zu einem Beihilfebetrag bzw. Subventionswert von 200.000 € innerhalb von drei Steuerjahren zu verstehen, die bei der Europäischen Kommission nicht zur Genehmigung angemeldet werden müssen. Daher ist von antragsstellender Person – ausgenommen Privatpersonen, welche nicht unter den in 9. genannten Personenkreis fallen - eine entsprechende De-Minimis-Erklärung dem Antrag beizulegen.

f) Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung
Um die Ablehnung auf ein Therapierad für Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung der Kostenstelle nachzuweisen, ist ein Ablehnungsbescheid erforderlich. Der Hauptwohnsitz in Erlangen muss durch eine Kopie des Personalausweises (Rückseite) nachgewiesen werden. Zudem muss die Antragsberechtigung durch die Kopie des Behindertenausweises nachgewiesen werden.

g) Ökobonus Ökostrom
Die antragstellende Person weist durch eine Kopie des Liefervertrags den Bezug von Ökostrom aus 100 % erneuerbaren Energien nach. Zur Orientierung wird die Bestenliste der Ökostromanbietenden von Utopia.de empfohlen: https://utopia.de/bestenlisten/die-besten-oekostrom-anbieter/.

h) Sozialbonus ErlangenPass
Besitzende des ErlangenPass weisen ihre Zuwendungsberechtigung durch eine Kopie des Ausweises nach.

11. Umfang und Verteilung der Fördermittel, Förderzeitraum

Fördermodul Lastenfahrrad

Die Förderhöhe beträgt für Privatpersonen 30 %, für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt 40 %, für Privatpersonen mit ErlangenPass 60%, für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften 30 %, für Unternehmen und freiberuflich Tätige 30 % der Netto-Anschaffungskosten bzw. der Netto-Leasingkosten über 36 Monate (jeweils ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von:

a) 900 € für Privatpersonen
b) 1.200 € für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt
c) 1.800 € für Privatpersonen mit ErlangenPass

d) 900 € für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften
e) 900 € für Unternehmen und freiberuflich Tätige

Fördermodul Lastenpedelec

Die Förderhöhe beträgt für Privatpersonen 30 %, für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt 40 %, für Privatpersonen mit ErlangenPass 60%, für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften 30 %, für Unternehmen und freiberuflich Tätige 30 % der Netto-Anschaffungskosten bzw. der Netto-Leasingkosten über 36 Monate (jeweils ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von:

a) 1.200 € für Privatpersonen
b) 1.600 € für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt
c) 2.400 € für Privatpersonen mit ErlangenPass
d) 1.200 € für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften
e) 1.200 € für Unternehmen und freiberuflich Tätige

Bei Bezug von Ökostrom aus 100 % erneuerbaren Energien wird zusätzlich pauschal ein Zuschuss von 300 € vergütet. Siehe hierzu die Bestenliste der Ökostromanbietenden von Utopia.de: https://utopia.de/bestenlisten/die-besten-oekostrom-anbieter/

Fördermodul Fahrradanhänger

Die Förderhöhe beträgt für Privatpersonen 30 %, für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt 40 %, für Privatpersonen mit ErlangenPass 60%, für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften 30 %, für Unternehmen und freiberuflich Tätige 30 % der Netto-Anschaffungskosten bzw. der Netto-Leasingkosten über 36 Monate (jeweils ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von:

a) 450 € für Privatpersonen
b) 600 € für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt
c) 900 € für Privatpersonen mit ErlangenPass
d) 450 € für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften
e) 450 € für Unternehmen und freiberuflich Tätige

Fördermodul Fahrradlastenanhänger

Die Förderhöhe beträgt für Privatpersonen 30 %, für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt 40 %, für Privatpersonen mit ErlangenPass 60%, für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften 30 %, für Unternehmen und freiberuflich Tätige 30 % der Netto-Anschaffungskosten (ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von:

a) 1.500 € für Privatpersonen
b) 2.000 € für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt
c) 3.000 € für Privatpersonen mit ErlangenPass
d) 1.500 € für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften
e) 1.500 € für Unternehmen und freiberuflich Tätige

Fördermodul Elektrisch motorisierte Fahrradlastenanhänger
Die Förderhöhe beträgt für Privatpersonen 30 %, für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt 40 %, für Privatpersonen mit ErlangenPass 60%, für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften 30 %, für Unternehmen und freiberuflich Tätige 30 % der Netto-Anschaffungskosten (ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von:

a) 1.500 € für Privatpersonen
b) 2.000 € für Privatpersonen mit mind. 3 Kindern im Haushalt
c) 3.000 € für Privatpersonen mit ErlangenPass
d) 1.500 € für Vereine, Initiativen und Nutzungsgemeinschaften
e) 1.500 € für Unternehmen und freiberuflich Tätige

Bei Bezug von Ökostrom aus 100 % erneuerbaren Energien wird zusätzlich pauschal ein Zuschuss von 300 € vergütet. Siehe hierzu die Bestenliste der Ökostromanbietenden von Utopia.de: https://utopia.de/bestenlisten/die-besten-oekostrom-anbieter/

Fördermodul Therapieräder

Die Förderhöhe beträgt für Privatpersonen (Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung) 50 % der Netto-Anschaffungskosten bzw. der Netto-Leasingkosten über 36 Monate (jeweils ohne Mehrwertsteuer) bis zu einer maximalen Fördersumme von 2.500 €.

Aufteilung der Fördermittel

Die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden:

a) zu 20 % für Antragstellende nach Nr. 9. a)

b) zu 60 % für Antragstellende nach Nr. 9. b) + 9. c) und

c) zu 20 % für Antragstellende nach Nr. 9. d)

dieser Förderrichtlinie verwendet.

Die Fördermittel für Menschen mit geistiger oder körperlicher Einschränkung werden nicht aufgeteilt und stehen ab Beginn des Förderzeitraums zur Verfügung.

Sollten die Fördermittel innerhalb von einem Monate nach Beginn des Förderzeitraums aus einem dieser drei Bereiche bereits ausgeschöpft sein (Erreichen der vorab festgelegten %-Grenze), so kann auf Fördermittel, die den jeweils anderen Bereichen (bzw. Antragstellenden im Sinne der Nr. 9) zugeordnet sind, zurückgegriffen werden.

Förderzeitraum

Dieser beginnt am 01.06.2023 und endet am 31.12.2023. Nach diesem Zeitraum eingehende Förderanträge werden nicht mehr bearbeitet.

12. Antragsverfahren und Bearbeitung

a) Antragstellung

Anträge können erst mit Beginn des Förderzeitraumes wirksam gestellt werden. Vor Beginn des Förderzeitraums gestellte Anträge werden nicht berücksichtigt.

b) Kontaktadresse und zuständige Stelle

Die zugehörige Kontaktadresse lautet:

STADT ERLANGEN
Referat für Planen und Bauen
Radbeauftragte/r
Werner-v.-Siemens-Str. 61
91052 Erlangen

E-Mail: lastenrad@stadt.erlangen.de
Internet: https://www.erlangen.de/lastenradfoerderung
Auskünfte werden außerdem unter der Telefonnummer 09131/86-2632 erteilt.

c) Bearbeitung

Der Antrag ist mit allen erforderlichen Unterlagen und den unter Nr. 10. der Förderrichtlinie genannten Nachweisen bei der o. g. Kontaktadresse der Stadt Erlangen einzureichen. Für die Antragstellung ist das online-Formular zu verwenden. Der Antrag kann dann über die online-Anwendung oder in Schriftform mit dem ausgedruckten online-Formular, z. B. auf dem Postweg, gestellt werden.
Die Anträge werden nach dem Zeitpunkt des Antragseinganges bearbeitet und die Fördermittel entsprechend vergeben. Maßgeblich hierfür ist der Tag, an dem ein Antrag vollständig eingegangen ist. Sollten mehrere Anträge gleichzeitig eingehen und für diese zusammen keine ausreichenden Fördermittel mehr zur Verfügung stehen, entscheidet das Los über die Rangfolge.

d) Antragstellung vor Maßnahmenbeginn

Förderfähig sind nur Maßnahmen, mit denen vor der Antragstellung noch nicht begonnen wurde. Das bedeutet, dass der Kauf- oder Leasingvertrag oder eine Bestellung des Lastenfahrrads erst nach Bekanntgabe des Förderbescheides geschlossen werden darf.

13. Förderzusage, Beschaffung des Lastenfahrrades, Auszahlung der Fördermittel

a) Förderzusage

Die Stadt Erlangen prüft nach Eingang der vollständigen Antragsunterlagen, ob der Antrag den Vorgaben der Förderrichtlinie entspricht. Wenn der Antrag der Förderrichtlinie entspricht und noch ausreichende Fördermittel vorhanden sind, wird der Antrag bewilligt. Änderungen des Namens (Heirat) oder Wohnsitz zwischen dem Erhalt des Bewilligungsbescheids und der Förderzusage sind der Bearbeitungsstelle unverzüglich mitzuteilen.

b) Beschaffung

Die Absicht zur Beschaffung des Fördergegenstands muss innerhalb von drei Monaten nach Bestandskraft des Förderbescheides erbracht werden. Der Förderbescheid wird 1 Monat nach dessen Bekanntgabe (siehe Datum Förderbescheid) bestandskräftig. Das digitale oder analoge Einreichen einer Auftragsbestätigung mit Lieferdatum belegt die Kaufabsicht. In begründeten Ausnahmefällen kann der Zeitraum zur Beschaffung des Fördergegenstands (3 Monate) verlängert werden, wenn ein entsprechender Antrag vor Fristablauf gestellt wird (bspw. bei Lieferverzögerungen oder persönlichen Veränderungen).

c) Auszahlung der Fördermittel

Nach Abschluss des Kauf- oder Leasingvertrages ist unverzüglich eine Kopie der Rechnung und des Zahlungsbeleges oder des Kontoauszuges sowie bei Leasingverträgen eine Kopie des Leasingvertrages bei der Stadt Erlangen einzureichen. Zur Anerkennung des Rechnungsbelegs müssen die Rechnungsanschrift und Umsatzsteuer-ID hinterlegt sein. Die einmalige Auszahlung der gesamten Fördermittel erfolgt dann, wenn die Prüfung der Unterlagen ergeben hat, dass die Fördervoraussetzungen erfüllt sind und der Fördergegenstand vollständig ausgeliefert worden ist. Im Falle von Leasingverträgen wird die eine Hälfte zu Beginn der Laufzeit des Leasings ausgezahlt, die andere Hälfte zum Ende des Jahres, in dem der Leasingvertrag begann. Die Auszahlung erfolgt in beiden Fällen frühestens ab Bestandskraft des Bewilligungsbescheids (1 Monat nach dessen Bekanntgabe).

14. Allgemeine Fördervoraussetzungen

a) Rückforderung

Bei einem Verstoß gegen die Förderrichtlinien (z. B. vorzeitige Veräußerung des Lastenfahrrades, zweckfremde Nutzung, falsche Angaben bei der Antragstellung, fehlende Nachweise, Doppelförderung etc.) behält sich die Stadt Erlangen vor, die geleisteten Fördermittel teilweise oder vollständig zurückzufordern.

b) Weiterveräußerung, Rückzahlung

Der Weiterverkauf oder die Weitergabe eines geförderten Lastenfahrrades ist frühestens 36 Monate nach Kauf/Rechnungsdatum förderunschädlich zulässig. Für Leasingfahrräder beginnt die Dreijahresfrist mit dem Laufzeitbeginn des Leasingvertrages. Die zuwendungsempfangende Person verpflichtet sich, einen vorzeitigen Verkauf/Weitergabe des Lastenfahrrades oder eine vorzeitige Kündigung des Leasingvertrages der Stadt Erlangen zu melden und den Förderbetrag anteilig nach Monaten zurückzuzahlen.

c) Wechsel vom Wohnsitz

Findet ein Umzug während des Förderprozesses und innerhalb der Bedienfrist von 3 Monaten statt, so bleibt die Förderfähigkeit erhalten, solange der Wechsel des Hauptwohnsitzes innerhalb des Stadtgebietes erfolgt. Liegt der neue Hauptwohnsitz außerhalb des Stadtgebietes, behält sich die Stadt Erlangen vor, die Förderfähigkeit abzuerkennen (Bewilligungsbescheid verliert seine

Rechtsgültigkeit) und die bereits geleisteten Fördermittel teilweise oder vollständig zurückzufordern. Die zuwendungsempfangende Person verpflichtet sich darüber hinaus, einen Wechsel des Hauptwohnsitzes innerhalb der Zweckbindungsfrist von 3 Jahren der Stadt Erlangen zu melden und den Förderbetrag anteilig nach Monaten zurückzuzahlen.

d) Förderung im Auftrag Dritter

Die Förderung darf nur der antragstellenden Person direkt zukommen. Die Anschaffung eines Fördergegenstandes im Auftrag einer Person/eines Vereins/eines Unternehmens, welche/s nicht seinen Hauptwohnsitz oder Wirkungskreis im Erlanger Stadtgebiet nachweisen kann, ist ausgeschlossen. Bei Vorlage einer gültigen und aktuellen Vollmacht kann die Anschaffung eines Fördergegenstandes im Auftrag einer Person/eines Vereins/eines Unternehmens, welche/s seinen Hauptwohnsitz oder Wirkungskreis im Erlanger Stadtgebiet nachweisen kann, erfolgen.

e) Doppelförderung

Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. Das bedeutet, dass die Fördermaßnahme der Stadt Erlangen nicht mit anderen Förderprogrammen gekoppelt werden darf.

f) Einmalige Förderung

Die Maßnahme kann nur einmal aus Mitteln der Stadt Erlangen gefördert werden. Pro Fördergegenstand und antragstellender Person (im Falle von Privatpersonen pro Haushalt) ist damit nur eine Förderung innerhalb von drei Jahren möglich. Zuwendungsempfangende Personen aus den Förderprogrammen 2020, 2021 oder 2022 sind von der Förderung ausgeschlossen.

g) Aufkleber

Für eine Dauer von mindestens drei Jahren ist der dem Bewilligungsbescheid beigelegte Aufkleber, mit dem auf die Förderung des Lastenfahrrades durch die Stadt Erlangen hingewiesen wird, gut sichtbar anzubringen. Für Räder werden große, runde Aufkleber zur Verfügung gestellt, für Anhänger kleine, rechteckige.

h) Nachweis der zweckgebundenen Nutzung

Zu Sicherstellung und Gewährleistung der sachgemäßen Verwendung der Fördermittel behält sich die Stadt Erlangen vor, sowohl die Rechtmäßigkeit der Angaben zum Wohnsitz der Antragstellenden vor Ort zu überprüfen, als auch den Fördergegenstand nach dessen Erwerb, jedoch vor Auszahlung der Fördermittel, an einem vereinbarten Ort vorführen zu lassen.

i) Evaluation

Die zuwendungsempfangende Person ist damit einverstanden, an einem Evaluationsverfahren der Stadt Erlangen zum Nutzungsverhalten teilzunehmen und entsprechende Fragen mündlich und schriftlich zu beantworten.

j) Förderung in Ausnahmefällen
Die Stadt Erlangen hält sich vor, in besonderen Härtefällen von den Förderrichtlinien abzuweichen.

15. Aufhebung der Bewilligung und Erstattung

Eine Aufhebung des Bewilligungsbescheides und Erstattungsansprüche richten sich nach Art. 48 ff. Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz. Bei Aufhebung des Bewilligungsbescheides kann die erhaltene Zuwendung zurückgefordert werden.

16. Inkrafttreten und Befristung

Diese Richtlinie tritt am 01.06.2023 in Kraft. Sie gilt für alle Anträge, die bis zum 31.12.2023 bei der Stadt Erlangen (Adresse Nr. 12 b) der Förderrichtlinie) eingegangen sind.

Stand 24.05.2023

Ö 20

Entwurfsplanungsbeschluss nach DA Bau

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/24	Amt für Gebäudemanagement	**242/222/2023**

Vorentwurfs- und Entwurfsbeschluss nach DA-Bau - Verbesserung der Raumsituation an der Pestalozzi-Grundschule durch die Errichtung von mobilen Einheiten auf dem Schulgelände

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	09.05.2023	Ö	Gutachten	mehrheitlich angenommen
Bildungsausschuss	11.05.2023	Ö	Gutachten	
Haupt-, Finanz- und Personalausschuss	17.05.2023	Ö	Gutachten	
Stadtrat	24.05.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 40, Amt 14, Amt 20 z.K.

I. Antrag

Der Vor- und Entwurfsplanung für die Errichtung von 4 mobilen (modularen) Unterrichtseinheiten auf dem Schulgeländer der Pestalozzi-Grundschule wird zugestimmt.
Sie soll der weiteren Planung zugrunde gelegt werden. Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen. Die notwendigen Finanzmittel für das HH-Jahr 2024 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Verbesserung der Raumsituation für die Pestalozzi-Grundschule

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Bedarfsnachweis für die Errichtung von 4 mobilen Unterrichtseinheiten wurde durch den Bildungsausschuss vom 05.05.2022 (Vorlagennummer 40/104/2022) beschlossen.

Auf dieser Grundlage wurde in Abstimmung mit Amt 40 eine Containeranlage mit 3 Klassenräumen, einem Raum für die Ganztagsbetreuung und einem überdachten Vorplatz geplant. Die Anlage wird in direkter Nähe des Schulgebäudes, auf dem südlich Pausenhof (SW-Bereich des Grundstücks) aufgebaut, so dass keine gesonderten Sanitärräume benötigt werden (siehe Lageplan). Sie ist für 5 Jahre Standzeit ausgelegt.

Die Klassenzimmer der Containeranlage sind 6 Meter breit und haben eine lichte Raumhöhe von 2,75 Metern. Die Anlage ist vollständig gemäß des aktuellen GEG wärmegedämmt. Sie erhält ein Gründach und wird über Konvektoren beheizt. Alle Räume werden mit LED-Beleuchtung, EDV-Installation und einer Lautsprecheranlage ausgestattet. Die Lautsprecheranlage (ELA) wird an das Schulgebäude angebunden.

Die Entwässerung der Anlage soll über Sickermulden unter den Containern erfolgen.

Die Schulhofsanierung an der Pestalozzi-Grundschule wird planmäßig durchgeführt. Nur dieser Bereich wird erst nach dem Abbau der Container ausgeführt.

Weiterer Planungs- und Bauablauf

- Genehmigungsplanung: Bis Mitte Juni 2023
- Ausführungsplanung: Bis Mitte Juli 2023
- Ausschreibungs- und Vergabephase: Bis Mitte September 2023
- Bauausführung: Nach Lieferzeit der Container - Containerstellung bis August 2024
- Inbetriebnahme: Ende August 2024

Kosten:

Angeforderte Richtpreisangebote von 3 Containerhersteller über die Miete für 60 Monate Standzeit lagen zwischen 690.000 € und 875.000 € (brutto). Dazu kommen noch die auch bei einer Anmietung notwendigen Kosten der KGR 200, 400, 500, 600 und 700 in Höhe von 150.000 € (zu erwartende Gesamtkosten 840.000 € bis 1.025.000 €).

Der Kauf dieser Containeranlage stellt sich daher nach einem geschätzten Wiederverkaufswert von ca. 200.000 € (brutto) nach Ablauf der vorgesehenen Nutzungszeit als die wirtschaftlichere Variante dar oder eröffnet der Stadt die Möglichkeit einer Weiterverwendung an anderer Stelle.

Die Kostenberechnung des Entwurfs für die vorgeschlagene Kauflösung setzt sich wie folgt zusammen:

Kosten-gruppe	Bezeichnung	Gesamtbetrag brutto
200	Herrichten und Erschließen	25.000,00 €
300	Bauwerk – Container (gebrauchsfertig)	710.000,00 €
400	Bauwerk - Technische Anlagen	30.000,00 €
500	Außenanlagen	25.000,00 €
600	Ausstattung über Amt 40	40.000,00 €
700	Baunebenkosten	30.000,00 €
	Gesamtkosten:	**860.000,00 €**

Das Ergebnis der Kostenberechnung kann zum derzeitigen Planungszeitpunkt nur mit einer Genauigkeit von -5%/+15% ermittelt werden.

Bei geschätzten Gesamtkosten i. H. v. 900.000 € wird die Endabrechnungssumme voraussichtlich zwischen **817.000 €** und **989.000 €** liegen.

Nach Abzug des geschätzten Wiederkaufswertes der Container nach Nutzungsende von 200.000,00 € brutto liegen die Gesamtkosten zwischen **617.000 €** und **789.000 €.**

Die in vorstehender Kostenaufstellung enthaltenden Kosten stellen sich wie folgt dar:

-	2023	KGR 700 Planungskosten Versickerungsmulde: ca.	30.000 €
-	2024	KGR 200 Strom- und Datenerschließung ca.	25.000 €
		KGR 300 Containerschlüsselfertig: ca.	710.000 €
		KGR 400 Datentechnik, ELA, Strom: ca.	30.000 €
		KGR 500 Versickerungsmulde: ca.	25.000 €
		Ausstattung/Möblierung über Amt 40: ca.	40.000 €
		Gesamtkosten 2024: ca.	830.000 €
-	(2029	Bei Verkauf der Container ca.-Erlös: geschätzt: 200.000 €)	

Rückbau Erschließung, Untergrundwiederherstellung: Diese Kosten sind in den vorgenannten Gesamtkosten nicht enthalten. Da keine Fundamente für die Containeranlage notwendig sind und im Anschluss die Schulhofsanierung stattfinden soll, ist der Aufwand dafür begrenzt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Bauliche Umsetzung der Ausführungsplanung durch Ausschreibung und Vergabe der Leistungen nach VOB/A und VOB/B; Ausführung der Bauleistungen nach VOB/C.
Projektsteuerung durch Sachgebiet Hochbau I 242-4 in Zusammenarbeit mit dn Sachgebieten Elektrotechnik 2042-2 und Versorgungstechnik 242-3.
Die Planungsleistungen Hochbau I werden intern ausgeführt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐ *ja, positiv**
☒ *ja, negativ**
Energie- und Ressourcenmehrverbrauch für Zusatzflächen
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐ *ja**
☒ *nein**
Siehe Bedarfsbeschluss 40/104/2022

Der sehr kurzfristige Bedarf bei einer vorgesehenen Betriebszeit der Anlage von 5 Jahren ist nur durch eine Containerlösung zu erreichen.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten Bau:	820.000 €	bei IPNr.: Neu
Investitionskosten Ausstattung:	40.000 €	bei Amt 40
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☒ sind vorhanden in Höhe **160.000 EUR** im Budget für 2023 (Kst/KTr/Sk 921921 / 21110010 / 521122) und auf die neue IvP. umzuschichten
☒ **670.000 EUR** sind nicht vorhanden und werden zum Haushalt 2024f. angemeldet. Die Auftragsvergabe soll 2023 mittels einer VE-Umschichtung sichergestellt werden.

Einsichtnahme durch das Revisionsamt

Das Revisionsamt hat die Unterlagen zur Entwurfsplanung gemäß Ziffer 5.5.3 DA Bau zur Einsichtnahme erhalten.

Anlagen:
Anlage 1 Lageplan
Anlage 2 Grundriss
Anlage 3 Schnitte
Anlage 4 Ansichten
Anlage 5 Freiflächen
Anlage 6 Erläuterungsbericht

III. Abstimmung

Beratung im Gremium: Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb am 09.05.2023

Ergebnis/Beschluss:
Der Vor- und Entwurfsplanung für die Errichtung von 4 mobilen (modularen) Unterrichtseinheiten auf dem Schulgeländer der Pestalozzi-Grundschule wird zugestimmt.
Sie soll der weiteren Planung zugrunde gelegt werden. Die weiteren Planungsschritte sind zu veranlassen. Die notwendigen Finanzmittel für das HH-Jahr 2024 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind zum Haushalt anzumelden.

mit 10 gegen 1 Stimmen

Thurek	Kirchhöfer
Vorsitzender	Schriftführerin

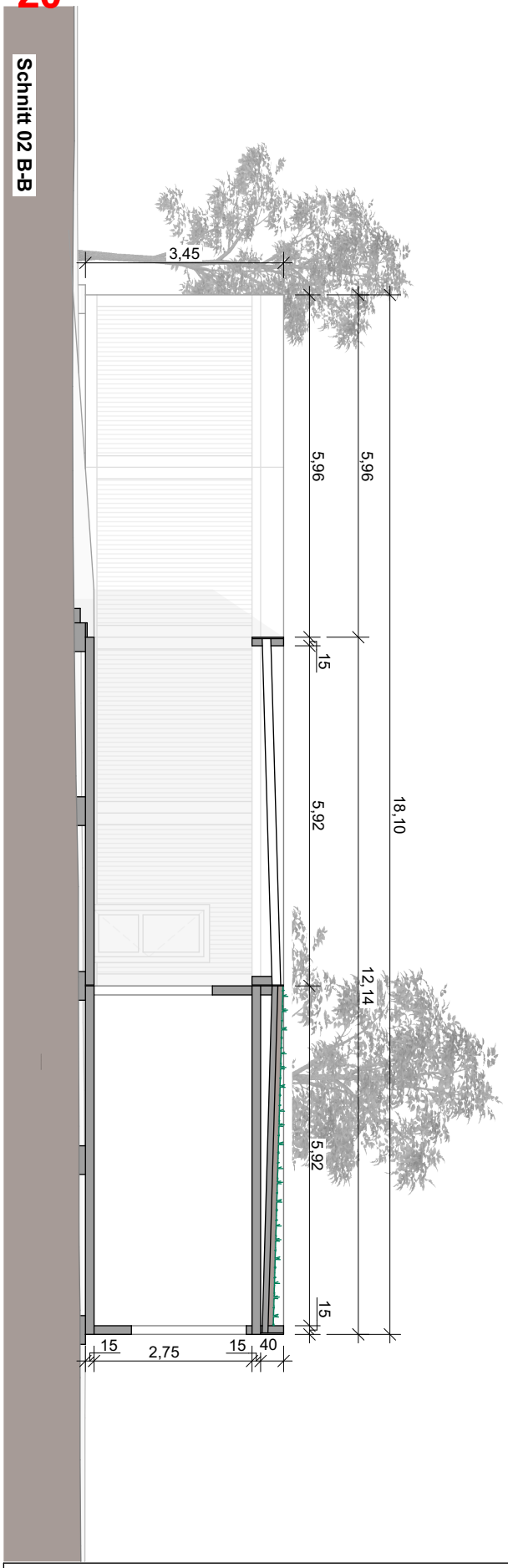
IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang

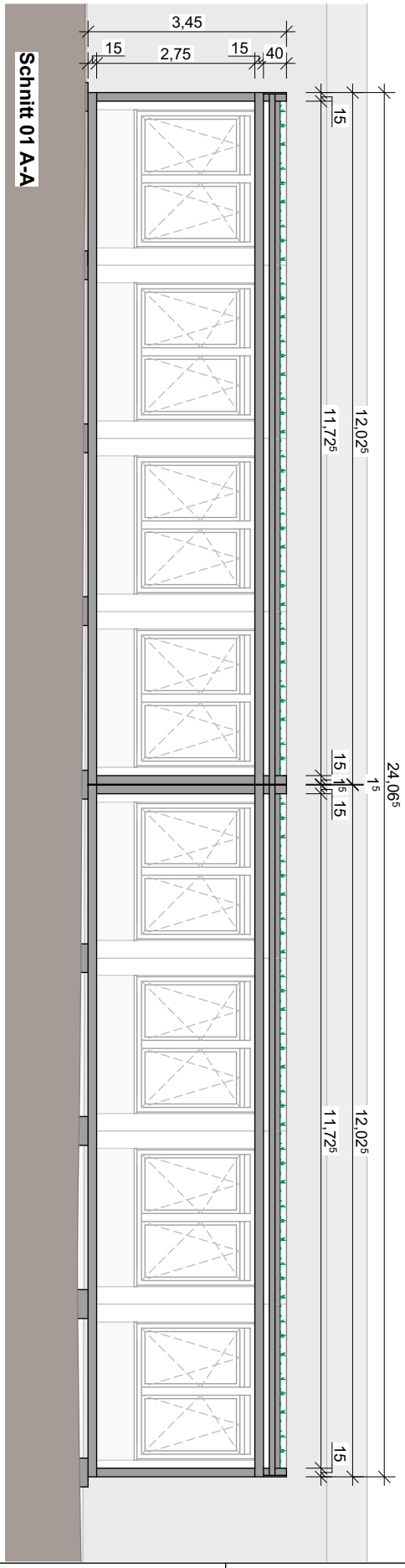
Ö 20

Neubau Containeranlage an der Pestalozzi-Schule Pestalozzistraße 1 91052 Erlangen	Planbezeichnung **Lageplan**			Plannummer Anlage 1
	Plangröße A4	Datum 21.04.2023		Maßstab **1:1000**

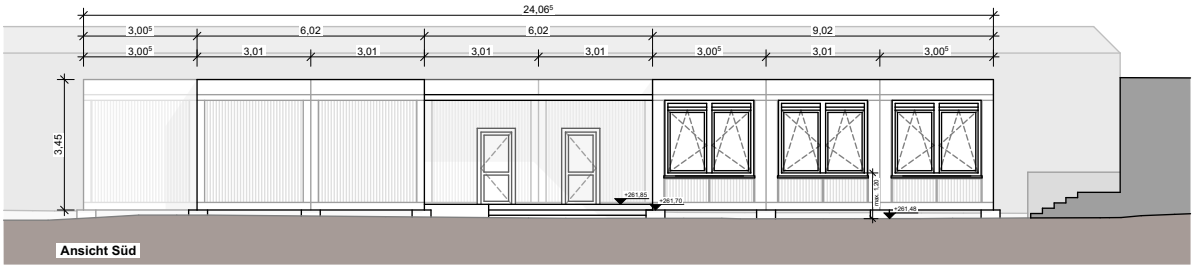
Neubau Containeranlage an der Pestalozzi-Schule Pestalozzistraße 1 91052 Erlangen	Planbezeichnung **Grundriss**		Plannummer Anlage 2
	Plangröße A4	Datum 21.04.2023	Maßstab **1:200**

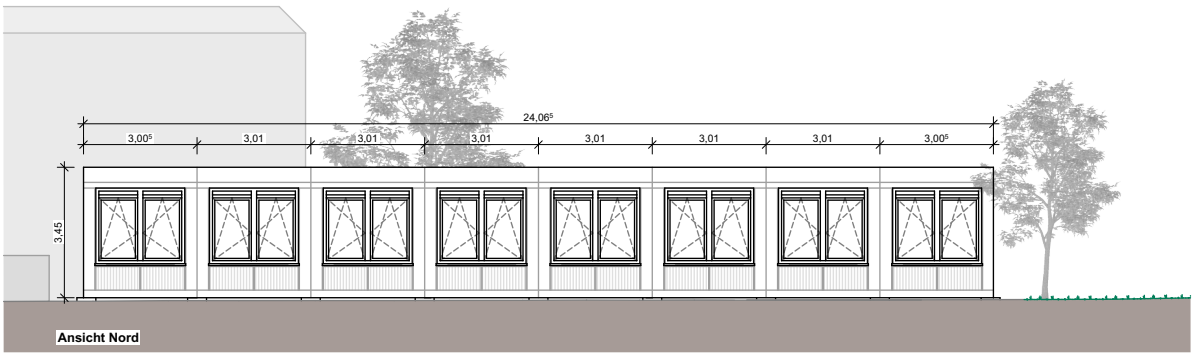
Ö 20

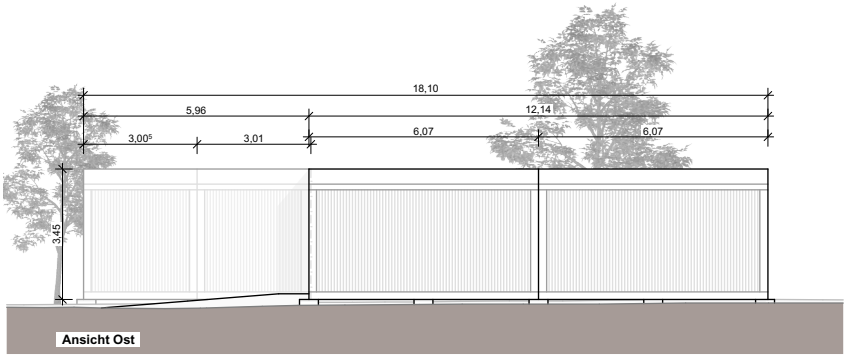


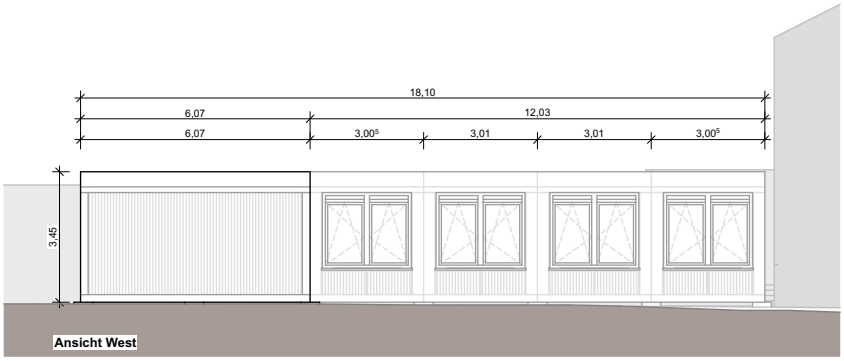


Neubau Containeranlage an der Pestalozzi-Schule Pestalozzistraße 1 91052 Erlangen	Planbezeichnung **Schnitte**			Plannummer Anlage 3
	Plangröße A4	Datum 21.04.2023	**A-A** **B-B**	Maßstab **1:110**

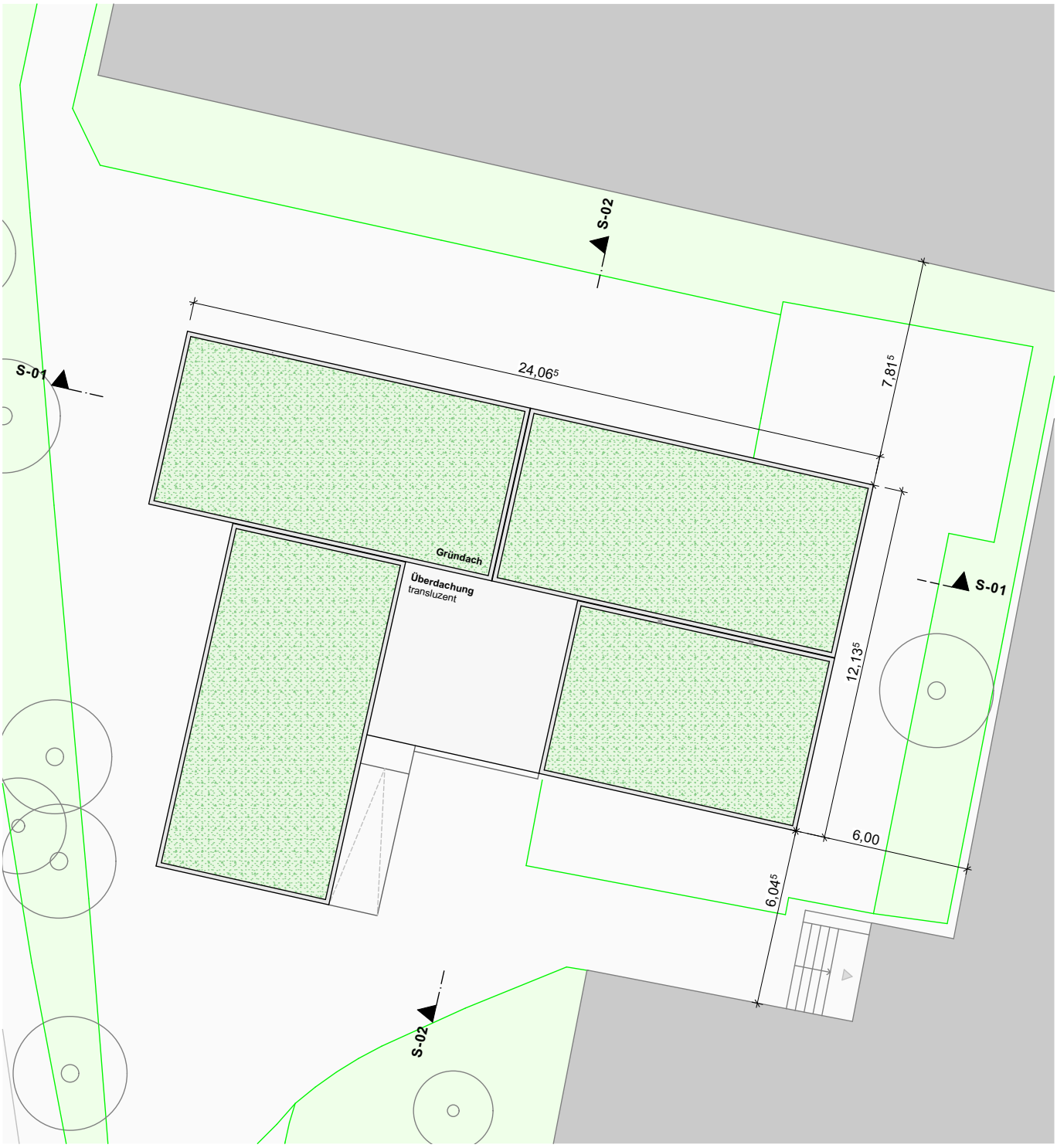








Neubau Containeranlage an der Pestalozzi-Schule Pestalozzistraße 1 91052 Erlangen	Planbezeichnung **Ansichten**			Plannummer Anlage 4
	Plangröße A4	Datum 21.04.2023		Maßstab **1:200**



Neubau Containeranlage an der Pestalozzi-Schule Pestalozzistraße 1 91052 Erlangen	Planbezeichnung **Freiflächenplan**			Plannummer Anlage 5
	Plangröße A4	Datum 21.04.2023		Maßstab **1:200**

Anlage 06_ERLÄUTERUNG ZUR VORENTWURFS- UND ENTWURFSPLANUNG

0. PLANUNG

0.1 Entwurfsanordnung

Um den Platzbedarf für 2 Klassenzimmer, 1 Fachraum bzw. 1 weiteres Klassenzimmer und 1 Raum für die Ganztagsbetreuung zu schaffen, ist geplant für einen Zeitraum von 5 Jahren im südwestlichen Bereich des Pausenhofes (Hof 4), Container aufzustellen.

Der Standort wurde in Absprache und unter Berücksichtigung der Freianlagenplanung mit der Abteilung Stadtgrün ausgewählt. Um das parallele Arbeiten der Landschaftsgärtner nicht zu behindern und einen Rückbau der Containeranlage ohne Beschädigung bereits erneuerter Freianlagen zu gewährleisten, wurde der südwestliche Pausenhof ausgewählt.

Dieser verfügt über die geeignete Größe, über eine eigene Zufahrt und den Zugang zur Schule durch den nahegelegenen Eingang.

Dieser Hof 4 wird zunächst von den Freianlagenumbauarbeiten ausgenommen und nach Abbau der Containeranlage - wie von den Landschaftsarchitekten vorgesehen - zu einem Pausenhof mit Bewegungsflächen für Fußball und Basketball umgebaut.

0.2 Öffentlich-rechtliche Anforderungen

Die städtebaulichen Belange wurden im Vorfeld mit dem Stadtplanungsamt abgeklärt.

Mit dem Bauaufsichtsamt wurde das Bauvorhaben vorbesprochen. Eine Baugenehmigung wurde in Aussicht gestellt.
Die Belange des vorbeugenden Brandschutzes wurden im Vorfeld mit dem Ersteller des Brandschutznachweises Herr Walter Hofmann (Stabstelle Brandschutz) abgestimmt.

1. BAUGRUNDSTÜCK

1.1 Eigentumsverhältnisse

Das Grundstück befindet sich im Eigentum der Stadt Erlangen (Baugrundstück Fl.-Nr. 1960).

1.2 Stellplätze

Die Schule verfügt über 17 PKW-Stellplätze.

1.3 Lage zum Ort

Die Schule befindet sich im Stadtteil Anger. Die Erreichbarkeit über das ÖPVN-Netz ist gegeben. In der Parallelstraße „Äußere Brucker Straße“ befindet sich die Bus-Haltestelle „Am Anger“.

1.4 Bebauung der Nachbargrundstücke

Im Norden der Schule befindet sich ein Einkaufszentrum mit Supermarkt, Apotheke und Sparkasse. Im Westen und Osten befindet sich Wohnbebauung der städtischen Wohnungsbaugesellschaft. Im Süden grenzen 2 MFH-Wohnhäuser an.

1.5 Bewuchs

Das Schulgrundstück ist in Richtung Norden, Osten und Süden von größerem alten Baumbestand eingerahmt.

In Richtung Westen zur Pestalozzischule hin gibt es niedrigere Bepflanzung mit einzelnen Solitärbäumen.

Die best. Bepflanzung wird durch die Containeranlage nicht beeinträchtigt. Evtl. müsste der sich östl. neben der Containeranlage befindliche Eschen-Ahorn (acer negundo) für den Aufbau etwas zurückgeschnitten werden.

1.6 Tragfähigkeit des Baugrunds

Nach nur wenigen Zentimetern Schwarzerde folgt eine etwa 0,4m mächtige Kalkschottertragschicht über einer 0,6m bis 1,70m mächtigen Auffüllung. Darunter folgen grob- bis mittelkörnige quartäre Terrassensande.

Der Grundwasserspiegel liegt ca. 2,57 Meter unter der Geländeoberkante. Der Versickerungsversuch ergab einen kr-Wert von 3,3 * 10 (hoch) -5 m/s. Eine Regenwasserversickerung ist möglich.

Anlage 06_ERLÄUTERUNG ZUR VORENTWURFS- UND ENTWURFSPLANUNG

2. ERSCHLIESSUNG

2.1 Öffentliche Erschließung

Die Versorung mit Strom erfolgt über eine Zuleitung aus der Schule über den Technikraum im Kellergeschoss.

Wasser-Ver- und Entsorgung wird nicht benötigt, da keine Sanitäranlagen oder Waschbecken in den Klassenzimmern (Whiteboards) vorgesehen sind. Die Zufahrt für den Auf- und Abbau erfolgt von Süden kommend über die Pestalozzistraße. Evtl. könnte eine vorübergehende Erlaubnis für die Durchfahrt durch den nördlich angrenzende Parkplatz des Einkaufszentrums erwirkt werden. Sodass die Container-LKWs ohne Wendung oder Rangieren durchfahren könnten.

2.2 Nichtöffentliche Erschließung

Der Zugang der Containeranlage mit überdachter Vorzone befindet sich im Süden in unmittelbarer Nähe zum Eingang ins Schulhaus.

Es werden die Sanitäranlagen des Schulgebäudes benutzt.

3. BAUKONSTRUKTIONEN (ausführungsorientierte Gliederung nach Gewerkeliste GME)

3002 Baustelleneinrichtung
Vorhalten aller Einrichtungen, z.B. Bauzaun, Elektrozuleitungen, Baustellen-WC, Kran, Bautafel etc.

3010 Rohbauarbeiten
Erdarbeiten, Herstellung der Versickerungsmulden mit den Zuleitungen, Aufrichtung und Koppelung der Container

3020 Beton-, Stahlbeton- und Betonerhaltungsmaßnahmen
Gründung der Container über Lastverteilungsplatten.

3040 Zimmerer- und Holzbauarbeiten
Errichtung der durchlüfteten Innenhofüberdachung mit transluzenter (nicht brennend abtropfender) Eindeckung,
3070 Dachdeckungs- und Dachabdichtungsarbeiten
Extensive Dachbegrünung inkl. Substrat und Fertigstellungspflege, Dachabdichtung, Dachentwässerung: Fallrohre, Rinnen, Einläufe inkl. Abdichtung.

3170 Rollladen- und Sonnenschutzarbeiten
Raffstores mit elektr. Bedienung und Windwächter

3180 Metallbau- und Schlosserarbeiten
Errichtung des Eingangspodestes mit Gitterrost R11 mit 2 Stufen und einer Rampe für die barrierefreie Nutzung

3210 Bodenbelagsarbeiten
Linoleum (rutschhemmend R9), durchgängig verlegt

4. BAUKONSTRUKTIONEN – Technische Anlagen Heizung, Lüftung, Sanitär, Elektro

Abwasseranlagen
In der Containeranlage muss kein Schmutzwasser abgeleitet werden.
Es sind keine Sanitäranlagen geplant.
Das überschüssige Regenwasser wird nach Durchlaufen des Gründaches zu Sickermulden unter der Containeranlage geführt.

Wasseranlagen
Es sind keine Sanitäranlagen geplant.

Raumheizflächen
Die Containeranlage wird über Konvektoren beheizt.

Stromversorgung
Zuleitung aus dem Schulgebäude

Telekommunikation
Zuleitung aus dem Schulgebäude

Anlage 06_ERLÄUTERUNG ZUR VORENTWURFS- UND ENTWURFSPLANUNG

Elektroausstattung
Beamerhalterung, WLAN Access Point, ELA Lautsprecher

Beleuchtungsanlagen
Beleuchtung der Klassenzimmer 3-stufig (Flurseite, Fensterseite, Tafel) separat schaltbar
LED Beleuchtung, blendfrei, Lichtstärke 500 Lux, Wandleuchten über Bewegungsmelder im überdachten Innenhof, nachleuchtende Rettungswegkennzeichen

Blitzschutz- und Erdungsanlagen
Blitzschutz mit Tiefenerder