

Niederschrift

(UVP/004/2023)

über die 4. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 25.04.2023, 16:00 - 20:16 Uhr, Ratssaal, Rathaus

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

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

Nicht öffentliche Tagesordnung

- Entfällt -

Öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

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

- 1. Mitteilungen zur Kenntnis

- 1.1. Stand und Planungen Fußverkehr 613/226/2023

- 1.2. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/189/2023

- 1.3. Buswartehäuschen Siemens Med / Hartmannstraße;
Anfrage Stadtrat Dr. Richter VI/190/2023

- 1.4. Präsentation "Umbau der Fern- und Nahwärmeversorgung in
Erlangen auf regenerative Wärmeerzeugung"

- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

- 2. Innenstadtentwicklung Erlangen - Neufassung der
Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt 610.3/056/2022/1

- 3. Masterplanung Universitätsmedizin in der Innenstadt Erlangen
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen OBM/014/2023

- 4. Entsiegelung von städtischen Plätzen
hier: Prioritätenliste 611/134/2022/1

5. Umgestaltung der öffentlichen Straßenräume in der Housing Area hier: Bebauungsplanersetzender Beschluss nach § 125 Abs. 2 BauGB 611/154/2023
6. Vorplanung: Rad-/Fußweg-Lückenschluss am Bolzplatz Hüttendorf am Main-Donau-Kanal 613/210/2023
7. Antrag 325/2022 der Klimaliste Erlangen - Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt Erlangen 613/211/2023
8. Antrag Nr. 323/2022 des Ortsbeirates Tennenlohe: Fahrradweg von der Weinstraßenbrücke über die A3 bis zum S-Bahn-Halt Eltersdorf 613/213/2023
9. Verbreiterung des Geh-/Radweges in der Fürther und Eltersdorfer Straße mit barrierefreiem Ausbau der Bushaltestellen "Weidenweg" und "Am Kreuzstein"; hier: Beschluss der Vorplanung 613/214/2023
10. Barrierefreier Ausbau Haltestelle Bruck Kirche und Anpassungen der LSA Fürther Straße/Felix-Klein-Straße 613/216/2023
11. Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 7: Klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung 613/220/2023
12. Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 25.10.2022: TOP 6: Energiesparender Ausbau des ÖPNV-Angebotes in Erlangen und Umgebung 613/222/2023
13. Metropolradweg: Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes 613/225/2023
14. Bessere Kennzeichnung des Fußgängerbereichs in der Lindnerstraße, Antrag Nr. 105/2022 der SPD-Fraktion 614/049/2022
15. Entwicklungen am Dechsenderfer Weiher; Fraktionsantrag ÖDP-Fraktion Nr. 203/2020 vom 04.10.2020 614/055/2022
16. Bericht zu Tempo 30 St2259 in Röttenbach und Hemhofen; Antrag 307/2022 der CSU-Fraktion 614/064/2023
17. Antrag der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn zum Thema Fluglärm 31/186/2023
18. Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude - Bereich Städtische Gebäude 31/184/2023

19. Anfragen

TOP

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

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 1

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Protokollvermerk:

Referent Herr Weber teilt mit, dass Informationen zum Gütertunnel in Fürth vorliegen. Er informiert, dass das Stadtgebiet Erlangen hiervon nicht betroffen ist. Die Informationen, konnten während der Sitzung eingesehen werden

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Referent Herr Weber teilt mit, dass Informationen zum Gütertunnel in Fürth vorliegen. Er informiert, dass das Stadtgebiet Erlangen hiervon nicht betroffen ist. Die Informationen, konnten während der Sitzung eingesehen werden.

TOP 1.1

613/226/2023

Stand und Planungen Fußverkehr

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

In Erlangen ist hier die besondere Herausforderung, dass vor allem Fuß- und Radverkehr häufig deutlich unterdimensionierte Infrastruktur gemeinsam nutzen müssen. Während der Radverkehr mit Radbeauftragtem und diversen Gremien (z.B. AG Rad, Radlerhearing etc.) bereits eine

deutliche Unterstützung vor allem im Zusammenhang mit dem motorisierten Verkehr erhält, ist dies beim Fußverkehr noch nicht der Fall. Eine erste Verbesserungsmaßnahme soll daher die Änderung der AG Rad in eine AG Nahmobilität sein, um auch die Belange der schwächsten Gruppe im Verkehr stärker zu berücksichtigen.

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

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

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

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

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

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

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 1.2

VI/189/2023

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 1.3

VI/190/2023

**Buswartehäuschen Siemens Med / Hartmannstraße;
Anfrage Stadtrat Dr. Richter**

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

Hierzu informiert die Verwaltung wie folgt:

In der **Gebbertstraße** sind an den Haltestellen „Mozartstraße“, „Anton Bruckner Straße“ und „Berliner Platz“ jeweils an beiden Bussteigen Wartehallen vorhanden.

An der Haltestelle „Röthelheimbad“ ist eine Wartehalle stadteinwärts vorhanden (stadtauswärts ist kein Platz für eine Wartehalle).

An der Haltestelle „Gleiwitzerstr.“ ist stadtauswärts ebenfalls eine Wartehalle vorhanden. In stadteinwärtiger Richtung wird am neuen barrierefreien Bussteig durch die Fa. Ströer voraussichtlich dieses Jahr noch eine Wartehalle aufgestellt.

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

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

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

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

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

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

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 1.4

Präsentation "Umbau der Fern- und Nahwärmeversorgung in Erlangen auf regenerative Wärmeerzeugung"

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Vorsitzenden Herr Dr. Janik wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Dr. Richter vom Beratungsunternehmen hält den Vortrag „Studie Umbau der Fern- und Nahwärmeversorgung in Erlangen auf regenerative Wärmeerzeugung“. Alle Fragen wurden direkt durch Hr. Dr. Richter und die Anwesenden der ESTW beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Vorsitzenden Herr Dr. Janik wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Dr. Richter vom Beratungsunternehmen hält den Vortrag „Studie Umbau der Fern- und Nahwärmeversorgung in Erlangen auf regenerative Wärmeerzeugung“. Alle Fragen wurden direkt durch Hr. Dr. Richter und die Anwesenden der ESTW beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 2

610.3/056/2022/1

Innenstadtentwicklung Erlangen - Neufassung der Gestaltungsrichtlinie für Sondernutzungen in der Innenstadt

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

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

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

Die im Maßnahmenkonzept enthaltene Idee der „Öffnungsklausel“ wurde aufgenommen. Wesentliches Kriterium für eine positive Bewertung ist die hohe Qualität der geplanten

Sondernutzung für den innerstädtischen Bereich und ein deutlicher Attraktivitätszugewinn für den betroffenen Straßenzug.

Dies bietet im zukünftigen Umgang mit Sondernutzungen deutlich mehr Raum für Flexibilität, Kreativität und alternative Gestaltungsideen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|--------------------------|---|----------------|
| Investitionskosten: | € | bei IPNr.: |
| Sachkosten: | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |

Folgekosten € bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 3

OBM/014/2023

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

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 Parkieranlagen 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, Klimaanlage 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 Baudenkmalen, 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

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

Protokollvermerk:

In der Tischaufgabe (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 - Tischaufgabe (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.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

In der Tischaufgabe (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 - Tischaufgabe (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:

3. 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.
4. 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.

Abstimmung:

Mehrfachbeschlüsse

TOP 4

611/134/2022/1

Entsiegelung von städtischen Plätzen hier: Prioritätenliste

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Erlanger Stadtrat hat am 26.11.2020 den Fahrplan "Klima-Aufbruch" beschlossen.

Die daraus folgenden Klima-Maßnahmen sind in sechs Bereiche aufgeteilt:

„Sektorenübergreifende Handlungsfelder“, „Energiewende“, „Wärmewende“, „Wirtschaft und Konsum“, „Mobilitätswende“ sowie „Landnutzung und Stadtökologie“. Als Teil der Sofortmaßnahmen für die Gesamtstadt im Bereich „Landnutzung und Stadtökologie“ wurde der Baustein „Entsiegelung von städtischen Plätzen“ beschlossen. Ziel dieses Bausteines ist die Erstellung einer Prioritätenliste darüber, welche städtischen Plätze im Zuge einer Um- bzw. Neugestaltung ganz oder teilweise entsiegelt werden und so zusätzlich Potenzial zur Begrünung aufweisen können.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

Anhand einer verwaltungsinternen Datenabfrage in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Fachdienststellen konnten in einem zweiten Schritt Steckbriefe zu den einzelnen Plätzen sowie ein Bewertungssystem erarbeitet werden. Auf Grundlage der Bewertung der bioklimatischen Situation, des Versiegelungsgrades, der stadträumlichen Bedeutung und des baulichen Zustands wurden die Plätze in verschiedene Kategorien eingeordnet, die somit die Rangfolge innerhalb der Prioritätenliste darstellen.

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

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

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

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

Aufgrund der Komplexität der Aufgabe ließ sich allein basierend auf diesen vier Bewertungskriterien keine abschließende Rangfolge erstellen. Es wurden daher nicht nur die harten bezifferbaren Faktoren betrachtet, sondern zusätzlich in die Bewertung mit hineinspielende „weiche“ Faktoren, die sich von Platz zu Platz unterscheiden. Hier sind beispielsweise die

mittelfristige Umplanung aufgrund der StuB, die Unterbauung durch Tiefgaragen oder Leitungen sowie fehlendes Eigentum zu nennen.

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

Prioritätengruppe A – großflächige Entsiegelung möglich und sinnvoll

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

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

- Kurt-Eisner-Platz
- Hugenottenplatz

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

- Markt-/Schloßplatz
- Rathausplatz
- Altstädter Kirchplatz
- Martin-Luther-Platz
- Dorfstraße, Nahversorgung, Büchenbach

Prioritätengruppe D – Missverhältnis Kosten / Nutzen

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

Prioritätengruppe E – Flächen im Bereich der künftigen StUB-Trasse

- Güterhallenstraße
- Langemarckplatz
- Sebastianstraße

Prioritätengruppe F – Umbau sinnvoll, aber in anderem Rahmen

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

Prioritätengruppe G – Grünanlage / Positivbeispiel

- Bohlenplatz
- Theodor-Heuss-Anlage
- Ohmplatz

Prioritätengruppe H – nicht sinnvoll oder realisierbar

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

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

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

Aufzuzeigen welche konkreten Möglichkeiten für eine Entsiegelung oder Bepflanzung der einzelnen Plätze bestehen, ist nicht Bestandteil des Auftrags zur Erstellung der Prioritätenliste, sondern gegebenenfalls Gegenstand nachfolgender objektbezogener Leistungsphasen 2 und 3 (Vorplanung und Entwurfsplanung). Aussagen dazu können vor diesem Hintergrund nicht getroffen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

ja, positiv*

- ja, negativ*
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Aßmus bittet darum, den Stadtteilbeirat Büchenbach anzurufen um darzustellen, dass die Maßnahmen für den Rudeltplatz wie in der Beschlussvorlage beschrieben gesichert sind.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Prioritätenliste in den kommenden Jahren bei der Anmeldung der Haushaltsmittel, in den jeweiligen Arbeitsprogrammen sowie als

- Entscheidungshilfe bei zukünftigen Projekten zu berücksichtigen.
3. Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Antrag der Grünen Liste Stadtratsfraktion Nr. 023/2023 vom 13.03.2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Aßmus bittet darum, den Stadtteilbeirat Büchenbach anzurufen um darzustellen, dass die Maßnahmen für den Rudeltplatz wie in der Beschlussvorlage beschrieben gesichert sind.
Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 5

611/154/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

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

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

3. Abwägungsrelevante Belange

Ziele der Raumordnung gemäß § 1 Abs. 4 BauGB

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

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

Allgemeine Planungsgebote gemäß § 1 Abs. 5 und 6 BauGB

Entgegenstehende Belange des Katalogs sind nicht ersichtlich.

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

Beteiligung der Öffentlichkeit

Erste Öffentlichkeitsbeteiligung (27.07.2021)

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

Zweite Öffentlichkeitsbeteiligung (26.10.2021)

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

Auf der Basis der gewonnenen Erkenntnisse und in enger Abstimmung mit den einzelnen Fachämtern wurde die Planung fortlaufend weiterentwickelt und optimiert. Im aktuellen Sachstand der vorliegenden Entwurfsplanung (Anlage 2) steht somit ein möglichst grüner und klimaangepasster Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität im Vordergrund.

Fazit

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja**
- nein**

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 6

613/210/2023

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

1. Hintergrund

Zwischen dem als Geh- und Radweg genutzten Kanalbetriebsweg auf der Ostseite des Main-Donau-Kanals und der Straße „Talblick“ besteht derzeit keine reguläre Verbindung. Im Waldstück nördlich des Bolzplatzes existiert ein stark ausgetretener Trampelpfad, der von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, was auf eine hohe Nachfrage dieser Verbindung schließen lässt. Das Umleitungskonzept für den Rad- und Fußverkehr während des Schleusenneubaus Kriegenbrunn, für den sowohl die Kanalquerung als auch die Nord-Süd-Längsverbindungen im Schleusenbereich für mehrere Jahre gesperrt werden, sieht ebenfalls eine Verbindung an dieser Stelle vor.

Hierzu wurden verschiedene Varianten geprüft (s. Anlage 2). Eine alternative Trasse durch das Waldstück nördlich des Bolzplatzes (inklusive des Kronenbereichs am Nordrand) ist nicht realisierbar, da eine Rodungsgenehmigung des AELF (Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten) nicht erteilt werden würde. Eine weiter südlich verlaufende Trasse wäre nicht wirtschaftlich, da keine vergleichbare Verbindungswirkung erzielt werden würde und zudem ein richtlinienkonformer Ausbau der bestehenden Wirtschaftswege ab Vach, oder alternativ ein großer Eingriff in die Dammflanke des Kanals im Bereich Katzensgraben, erheblich höhere Kosten sowie nötigen Grunderwerb bedeuten würde. Varianten am Brückenfuß der Kanalquerung Talblick scheiden aus Gründen des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit aus.

Die Planungen wurden den Einwohner*innen und dem Ortsbeirat Hüttendorf bereits im Rahmen eines Öffentlichkeitsbeteiligungstermins zum geplanten Fitnessparcours am westlichen Ende des Bolzplatzes am 12.01.2023 vorgestellt.

2. Maßnahme

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

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

Aufgrund der gleichermaßen bestehenden Bedeutung für den Radverkehr und den Fußverkehr in diesem Abschnitt soll der Weg als 3 m breiter gemeinsamer Rad- und Fußweg geführt werden.

Da an dieser Stelle bislang keine Verbindung besteht, ist ein Eingriff in die Grün- bzw. Bolzplatzfläche nötig. In Abstimmung mit den betroffenen Ämtern wurde eine Trassierung erarbeitet, die unter Ausschluss von Baumfällungen den geringstmöglichen Eingriff in die Sportfläche darstellt. Hierfür wird zum Wurzelschutz eine Aufschüttung um etwa 20-30 cm vorgenommen.

Der Anschluss erfolgt auf beiden Seiten mittels einer Rampe. Um den durch die hierfür nötige Böschung verursachten Flächeneingriff zu minimieren, wurde die Trassierung im Rahmen der gültigen Regelwerke optimiert.

3. Kosten:

Wegebau: ca. 130.000 €

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* - Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- ja, negativ* - Flächenversiegelung und Bautätigkeit
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|--|---------------|--|
| Investitionskosten: | | bei IPNr.: 541.XXX |
| - Wegebau: | ca. 130.000 € | „GW/RW-Verbindung MD-Kanalbrücke – Bolzplatz Hüttendorf“ |
| Sachkosten: | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten (jährliche Unterhaltskosten Weg) | ca. 1000 € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |
| Weitere Ressourcen | | |

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 7

613/211/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

So bestehen für die Stadt Erlangen besondere Rahmenbedingungen durch den hohen Anteil des Pendlerverkehrs über die Stadtgrenzen. Kommunale Befragungen von Einwohnern, die üblicherweise als wichtige Grundlage für die Ermittlung des Modal-Split genutzt werden, zeigen daher nur

das Verkehrsverhalten im Binnenverkehr mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil in Erlangen. Für die Verkehrssituation in Erlangen, die zu ca. 2/3 im Berufsverkehr von Pendlern geprägt wird, ist in der Realität aber weiterhin der motorisierte Individualverkehr bedeutend. Dieser Aspekt wurde im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanes 2030 (VEP) ausführlich behandelt und der Modal-Split daher „synthetisch“ mit Unterscheidung des Binnen- und Gesamtverkehrs aus dem Verkehrsmodell ermittelt.

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

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

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

Diese würden die Berechnung wissenschaftlich sinnvollerer Indikatoren ermöglichen, mit Hilfe derer die Verkehrs- und Mobilitätsprojekte evaluiert werden können (z. B. Häufigkeit und Streckenanteil der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege, durchschnittliche Fahrzeugbelegung im MIV, Anteil neuer Mobilitätsformen (z. B. Carsharing), durchschnittliche Wegelängen einzelner Verkehrsarten). Auch zur Fortschreibung des Verkehrsmodells ist eine regelmäßige Überprüfung der zu Grunde gelegten Annahmen zum Mobilitätsverhalten

unverzichtbar. Das durch Verhaltensdaten aktualisierte und anhand von großflächigen Verkehrszählungen kalibrierte Verkehrsmodell kann im Anschluss auch erneut dazu genutzt werden, einen synthetisch erzeugten Modal Split zu berechnen und mit den Ergebnissen des VEP abzugleichen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 7 gegen 1

TOP 8

613/213/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung ist sich der Problematik fehlender Radverkehrsanlagen zwischen Tennenlohe und Eltersdorf bewusst. Daher waren im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Eltersdorf erhebliche infrastrukturelle Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr bereits im Detail geplant worden. Diese sind jetzt im Wechselspiel mit den Entwicklungen in Eltersdorf am Egidienplatz, der Weinstraße und dem S-Bahn-Halt sowie der Autobahnzufahrt über die ER5 südlich von Eltersdorf unter den veränderten Rahmenbedingungen neu anzugehen. Des Weiteren sind die weiterführenden Radverbindungen nach Nürnberg und Fürth in den Planungen mit zu berücksichtigen. Dies bringt zum Teil deutliche Synergien, aber auch aufwendige Abstimmungen sowie zeitliche Abhängigkeiten mit sich, weswegen es bisher nur möglich war auf Teilgebieten tätig zu werden.

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 9

613/214/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Bestand ist aus mehreren Gründen anzupassen:

- Der Ortsteil Eltersdorf besitzt kaum Radinfrastruktur bzw. ein zusammenhängendes Radwegenetz. An das Zentrum Erlangens ist der Radverkehr lediglich über das Gewerbegebiet „Am Pestalozziring“ im Nordosten angebunden. Ein Ausbau der Radinfrastruktur im Ortsteil ist von zentraler Bedeutung für den Alltagsradverkehr, den Schulverkehr sowie den Radpendlerverkehr zwischen Fürth und Erlangen sowie zwischen Nürnberg, Erlangen-Tennenlohe und dem Gewerbegebiet Frauenaarach.
- Die Führung des Radverkehrs entspricht nicht den anerkannten Regeln der Technik. Der DTVw beträgt in diesem Abschnitt rund 8.800 Kfz/24h und 665 Rad/24h. Die Geschwindigkeit ist auf 50km/h begrenzt. In diesem Fall ist nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) eine vom MIV getrennte Radverkehrsführung anzustreben. Dies ist auf dem bestehenden Gehweg mit „Radfahrer frei“ in beide Richtungen bei einer Breite von 1,30-1,60 m weder richtlinienkonform, noch sicher.
- Der Gehweg entspricht im Bestand nicht den geltenden Richtlinien. Nach den „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) sind mind. 2,5 m nutzbare Gehwegbreite umzusetzen.
- Es gibt weder im nördlichen noch im südlichen Bereich des betrachteten Abschnittes eine (barrierefreie) Quermöglichkeit für den Fuß- oder Radverkehr.
- Die Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Haltestelle „Weidenweg“ ist nicht barrierefrei.
- Die an die Fürther Straße angrenzenden Erschließungsstraßen Lindenweg und Weidenweg sind entsprechend ihrer Funktion zu groß dimensioniert und werden demgemäß angepasst. Dadurch werden zum einen die Kreuzungslänge für den Fuß- und Radverkehr erheblich verkürzt und zum anderen eine Fläche von ca. 464 qm entsiegelt sowie vier Bäume neu gepflanzt.
- Die Bussteige der Haltestelle „Weidenweg“ sowie der Haltestelle „Am Kreuzstein“ sind nicht barrierefrei und werden daher barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle „Weidenweg“ erhält im Zuge dessen Fahrradbügel, um die Intermodalität zu fördern.

- Die Beschlüsse des Erlanger Stadtrates zum Klimanotstand, Klimaaufbruch, Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 sowie Zukunftsplan Fahrradstadt haben die Förderung des Umweltverbundes bzw. des Radverkehrs zum Ziel. Die geplante Maßnahme ist eine infrastrukturelle Umsetzung der Beschlüsse.
- Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass die Bestandssituation weder richtlinienkonform, noch verkehrssicher, noch leistungsfähig ist.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

Zur Reduzierung unnötig langer Kreuzungswege des Fuß- und Radverkehrs werden die Knotenpunkte Lindenweg und Weidenweg gemäß ihrer Funktion optimiert. Dadurch können zeitgleich eine erhebliche Fläche entsiegelt und Baumneupflanzungen gemäß des Erlanger Baumradars realisiert werden. Die vorhandenen Bushaltestellen „Weidenweg“ und „Am Kreuzstein“ werden barrierefrei als Kap ausgebaut. Zusätzliche Fahrradanhängerbühgel sollen die intermodale Verknüpfung fördern.

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

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

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

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|-----------------------------|--|---|
| Investitionskosten: | ca. 2.150.000,- € | bei IPNr.: 541.420 „Fürther Straße von südl. BAB bis Bahnlinie“ |
| Sachkosten: | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | Derzeit wird vom Zuwendungsgeber, der Regierung von Mittelfranken, die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme geprüft. | bei Sachkonto: |

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Dr. Hartmann bittet darum die Fahrradbügel auf Höhe der Bushaltestelle „Weidenweg“ um 90 Grad zu drehen. Durch die geplante Ausrichtung der Fahrradbügel ist davon auszugehen, dass die Reifen der geparkten Fahrräder auf den Radweg hinausragen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Das Beiratsmitglied Herr Dr. Preidel bittet darum den Ortsbeirat möglichst zeitnah zu informieren und gegebenenfalls eine Informationsveranstaltung zu organisieren. Die Verwaltung informiert gerne, wenn durch den Ortsbeirat der Wunsch geäußert wird

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Dr. Hartmann bittet darum die Fahrradbügel auf Höhe der Bushaltestelle „Weidenweg“ um 90 Grad zu drehen. Durch die geplante Ausrichtung der Fahrradbügel ist davon auszugehen, dass die Reifen der geparkten Fahrräder auf den Radweg hinausragen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Das Beiratsmitglied Herr Dr. Preidel bittet darum den Ortsbeirat möglichst zeitnah zu informieren und gegebenenfalls eine Informationsveranstaltung zu organisieren. Die Verwaltung informiert gerne, wenn durch den Ortsbeirat der Wunsch geäußert wird

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 10

613/216/2023

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

1. Hintergrund

Die Haltestelle Bruck Kirche ist bisher nicht barrierefrei ausgeführt. Beide Bussteige sind in Form einer Busbucht im Kreuzungsbereich Fürther Straße / Felix-Klein-Straße angeordnet. Die bisherige Lage der Fußgängerfurt über die Felix-Klein-Straße, stark abgerückt vom Kreuzungsbereich, hat in der Vergangenheit schon mehrfach zu Beschwerden geführt. Abbiegende Fahrzeuge aus der Fürther Straße von Süden in die Felix-Klein-Straße fahren aufgrund des gefälligen Kurvenradius häufig mit hoher Geschwindigkeit um die Kurve und bemerken dabei querende Fußgänger, teilweise verdeckt durch einen in der Busbucht haltenden Bus, nur spät.

Weiterhin hat die LSA Fürther Straße / Felix-Klein-Straße bisher nur zwei Fußgängerfurten, eine im nördlichen Kreuzungsast und eine im östlichen Ast. Ein gesichertes Queren der Fürther Straße mit Ziel im Süden ist bisher nur über den Umweg über beide Furten möglich.

2. Planung

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

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

Der bereits aus der Bevölkerung mehrfach geäußerte Wunsch, am Bussteig in Fahrtrichtung Innenstadt eine Buswartehalle zu errichten, wurde in die vorgelegte Planung übernommen.

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

Durch den Wegfall der westlichen Busbucht kann außerdem der Bereich vor der Kirche St. Peter und Paul umgestaltet werden. Auch hier ist eine Grünfläche geplant. Die Kirchengemeinde hat bereits Interesse an einer möglichen Übernahme der Pflege geäußert, die Abstimmung hierzu erfolgt gesondert durch EB77. Unter der neuen Grünfläche befindet sich ein Kanal DN 1000 sowie ein Schachtbauwerk in Ortbeton (ca. 4,0m x 2,0m Grundriss). Eine Verlegung dieser Einrichtung wird mit rund 600.000 € veranschlagt. Aufgrund des hohen Aufwands und der hohen Kosten wurden Baumpflanzungen an dieser Stelle in der Planung nicht weiterverfolgt.

Ebenfalls kann durch den Wegfall der beiden Busbuchten die südliche Fußgängerfurt der Kreuzung errichtet werden, welche die Wegebeziehungen im Umfeld der Kirche und der verschiedenen Geschäfte deutlich verbessert. Die Zufahrt zur Kirche und zum Haus unter dem Kirchturm kann im Ausnahmefall (Handwerker etc.) im Bereich der Absenkung der Fußgängerfurt erfolgen.

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

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

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

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

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

3. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
 nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Stärkung des ÖPNV sowie Entsiegelung von Flächen und Baumpflanzungen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Mit vorliegender Planung ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau – Abschnitt 5.4 für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Bruck Kirche und Anpassungen der LSA Fürther Straße/Felix-Klein-Straße abgeschlossen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 11

613/220/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0

TOP 12

613/222/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

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

Voraussetzung hierfür ist, dass die Buchung und der Betrieb des On-Demand-Verkehrs zuverlässig funktionieren. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden daher auch Voraussetzungen und Standards für On-Demand-Verkehre festgehalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

Stadt Erlangen prüft in Abstimmung mit den Erlanger Stadtwerken Stadtverkehr (ESTW) eine Beteiligung.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0

TOP 13

613/225/2023

Metropolradweg: Gründung eines interkommunalen Interessensverbundes

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

Der Metropolradweg ist zudem ein Bestandteil des Zukunftsplans Fahrradstadt (OBM/002/2021): „5. Radschnellwege zügig planen: Zusätzlich [...] werden bis Ende 2023 auch die Planungen für

[...] den sog. Metropolradweg entlang des Kanals (Nürnberg - Fürth - Erlangen - Forchheim - Bamberg) aufgenommen.“ Im Plannetz Radverkehr des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans 2030 ist die gesamte Trasse als Hauptroute (Am Europakanal & Frauenaauracher Straße) beziehungsweise Nebenroute (Kanalbetriebswege) enthalten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

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

(s. auch Anlage 2, S. 4)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Ergebnisse der abgeschlossenen Projektphase I des Metropolradwegs (Realisierbarkeitsstudie und Vorplanung) werden zur Kenntnis genommen.

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 14

614/049/2022

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Lindnerstraße, die verkehrsrechtlich als Fußgängerzone mit „Busse frei“ und „Radfahrer frei“ ausgewiesen ist, sind in der Vergangenheit stete Beschwerden an die Verwaltung herangetragen worden, dass dort Pkws widerrechtlich durchfahren. Die Durchfahrt durch die Lindnerstraße stellt eine erhebliche Verkürzung des Weges in Fahrtrichtung Süden dar.

In baulicher Hinsicht wird der Bereich nicht als Fußgängerzone wahrgenommen.

Deshalb hat die SPD-Fraktion beantragt, die Fußgängerzone besser zu kennzeichnen. Hierzu soll eine größere Beschilderung die Erkennbarkeit verbessern.

Markierungen auf der Fläche der Fußgängerzone werden für kontraproduktiv gehalten, da diese in Fußgängerzonen nicht üblich sind und den Charakter der Fläche erheblich verändern.

Als bessere Möglichkeit wird die Anbringung von Schilderständen angesehen, kombiniert mit vergrößerten Verkehrszeichen. Diese müssen aufgrund des Busverkehrs im östlichen Bereich auf den Übergang Gehweg/ Fußgängerzone, im westlichen Teil verengt ein Schilderstände die Einfahrtsbreite. Die Verkehrsrechtliche Anordnung hierzu ist in der Erstellung und wird demnächst erlassen.

Andere Verbesserungsmöglichkeiten werden nicht gesehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

ja, positiv*

ja, negativ*

nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 15

614/055/2022

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

Parkraumbewirtschaftung des neu zu erstellenden Parkplatzes Hst. „Dechsendorfer Weiher“

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

Verbesserte Bustaktung für die wärmeren Monate für die Hst. „Dechsendorfer Weiher“

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

Vorwegweiser auf der südwestlichen Weiherseite für die Parkplätze auf der nordöstlichen Seite

Im März 2022 wurde südwestlich des Weihers an der Naturbadstraße ein Vorwegweiser aufgestellt, welcher auf die Parkplätze östlich des Weihers verweist. Hierbei handelt es sich um den direkt östlich angrenzenden Parkplatz, die Parkplätze entlang der Naturbadstraße im weiteren Verlauf in Richtung Möhrendorf sowie um den im Wald gelegenen „Harfenparkplatz“.

Verbesserung des Belages der weierumlaufenden Wege

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

Überdachte Fahrradabstellplätze auf der nordöstlichen Weiherseite

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

Zeitnahe Sanierung der sanitären Anlage, der Umkleiden und des Kiosks

Die Sanierungsarbeiten am gesamten Gebäude der Campingstraße 80 wurden zurückgestellt und nur Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Grund hierfür ist der insgesamt desolate Zustand des Gebäudes und die ausstehende Entscheidung über Sanierung oder Abriss und Neubau im Zuge des Gesamtkonzeptes Dechsendorfer Weiher.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 5 gegen 0

TOP 16

614/064/2023

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zunächst ist festzuhalten, dass sich an der Rechtslage keine Änderung ergeben hat. Streckenverbote (Z 274, z. B. 30 Km/h, nicht Zonenbeschilderung) können nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund einer besonderen Gefahrenlage zwingend notwendig ist (§ 45 Abs. 9 StVO). Ausnahmetatbestände gibt es z. B. vor Schulen und ähnlichen Einrichtungen. Ein weiterer Grund für eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist der Schutz vor Lärm. Als straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kämen nächtliche Schwerlastverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen, ggf. eingeschränkt auf verschiedene Verkehrsarten, infrage. Für eine solche Maßnahme bedarf es zunächst einer aktuellen Verkehrszählung und danach einer Lärmberechnung. In Abhängigkeit des Ergebnisses wird die Straßenverkehrsbehörde prüfen, ob und welche straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen möglich sind. Hierzu muss angemerkt werden, dass die straßenverkehrsrechtlichen Richtwerte sehr hoch sind (im Wohngebiet 70 db(A) tagsüber und 60 db(A) nachts). Eine Zählung der Verkehrsstärken für die Röttenbacher Straße wird voraussichtlich im Laufe des ersten Halbjahres 2023 stattfinden, die dazugehörigen Berechnungen werden danach stattfinden. Die Straßenverkehrsbehörde wird nach Abschluss des Verfahrens über das Ergebnis informieren.

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

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 17

31/186/2023

Antrag der Bürgerversammlung für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn zum Thema Fluglärm

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Am 06.12.2022 wurde im Stadtrat bereits gemäß dem Antrag Nr. 301/2022 der SPD-Fraktion beschlossen, den Fluglärmbeauftragte des Luftamtes Nordbayern, Herr Reiner Lux, zum nächstmöglichen Termin in den UVPA eingeladen.

Durch Beratung mit dem Fluglärmbeauftragten und Vorstellen der aktuellen Belastung der Bevölkerung soll eine Verbesserung der Fluglärmsituation für die betroffenen Stadtteile erreicht werden.

Gleichzeitig mit dem Fluglärmbeauftragten wurde auch der Geschäftsführer der Flughafen Nürnberg GmbH Herr Dr. Hupe eingeladen.

Beide haben ihr Kommen für die Sitzung am 16.05.2023 ab 17.00 Uhr zugesagt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

ja, positiv*

ja, negativ*

nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen setzt sich weiterhin dafür ein, dass der Fluglärm in der Nacht, durch Flugbewegungen, die im Zusammenhang mit dem Flughafen Nürnberg stehen, soweit wie möglich reduziert wird. Der Fluglärmbeauftragte des Luftamtes Nordbayern wird in der nächsten Sitzung des UVPA die Hintergründe und Lärmefekte der verschiedenen Abflugverfahren (u.a. auch RODIS-1K) erläutern. In dieser Sitzung kann auch der Vorschlag zur Zurückverlegung der Abflugroute auf die „RODIS-1K“-Route thematisiert werden.

Der Antrag zu Nr. 8 aus dem Protokoll der Bürgerversammlung (s. Anlage) für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn ist damit behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 12 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Der Antrag zu Nr. 8 aus dem Protokoll der Bürgerversammlung (s. Anlage) für das Versammlungsgebiet Kriegenbrunn ist damit behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 18

31/184/2023

Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude - Bereich Städtische Gebäude

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach der Ausrufung des Klimanotstands im Mai 2019 wurde im November 2020 beschlossen, dass die Stadt Erlangen ihren Gestaltungsspielraum konsequent nutzt, um die erforderlichen Institutionen, Infrastrukturen und Maßnahmen zur Einhaltung des 1,5°C-Klimaziels auf städtischer Ebene zu schaffen. Maßnahmen zur Erreichung des Ziels wurden durch den Beschluss zur Umsetzung des Fahrplan Klima-Aufbruch im Oktober 2022 beschlossen (31/163/2022). Ein Teil der beschlossenen Maßnahmen wird durch den „Leitfaden nachhaltiges Bauen“ konkretisiert.

Der Leitfaden beinhaltet Anforderungen an die nachhaltige Gestaltung von Gebäuden. Dies betrifft sowohl die Sanierung, als auch die Errichtung von Gebäuden. Der „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude“ beinhaltet unterschiedliche Vorgaben für städtische Bauvorhaben der Stadt Erlangen.

- a) Durch die Bündelung sämtlicher Vorgaben und Anforderungen an das nachhaltige Bauen in einem zentralen Dokument, wird die ämterübergreifende Bearbeitung vereinfacht.
- b) Durch die neuen Anforderungen wird die Nachhaltigkeit bei Neubau- und Sanierungsprojekten unter städtischer Beteiligung verbessert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der „Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude für den Bereich Städtische Gebäude“ soll bei Baumaßnahmen städtischer Gebäude verbindlich angewendet werden.

Der Leitfaden bündelt folgende bereits bestehende Anforderungen

- die Solare Baupflicht (611/108/2022)

- technische Anforderungen zum Wärmeschutz von Gebäuden (U-Werte)
- den Grundsatz Entwicklung vor Sanierung vor Neubau
- Anforderungen zur Biodiversität (Bisher entsprechend der gesetzlichen Grundlagen, im Leitfaden durch Animal Aided Design darüberhinausgehend)
- Anforderungen zum Umgang mit Niederschlagswasser (31/155/2022)
- Bilanzierungsmodell zur Ermittlung der CO₂-Emissionen von Gebäuden über ihren gesamten Lebenszyklus (24/018/2021) (Anpassungen wurden bezüglich der Bewertung von Grauer Energie und der Möglichkeit zur Kompensation von CO₂-Emissionen durchgeführt)

Folgende neuen Anforderungen wurden im Rahmen der Erstellung des Leitfadens hinzugefügt:

- Neubaustandard Effizienzhaus 40 / Effizienzgebäude 40
- Effizienzhaus 55 bei Generalsanierungen
- Anforderung an Lüftungsanlagen für Räume mit hoher Personenbelegung über längere Zeiträume
- Anforderungen an die Nachhaltigkeit von Baustoffen
- Selbstverpflichtung zur Nachrüstung von PV-Anlagen auf städtischen Gebäuden

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Leitfaden „Nachhaltiges Bauen“ ist bei allen Bauvorhaben städtischer Gebäude anzuwenden, die unter das Gebäudeenergiegesetz (GEG) fallen. Die im Leitfaden beschriebenen Anforderungen sind als grundsätzliche Leitlinien zu verstehen. Aus verschiedenen Gründen können Abweichungen zu diesem Leitfaden notwendig sein. Abweichungen und die Gründe dafür sind im Rahmen der jeweils zuständigen städtischen Gremien darzulegen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Die Referentin Frau Bock stellt folgenden Ergänzungsvorschlag:

Für standortübliche Arten werden Maßnahmen an Gebäuden und im Bereich der umgebenden Freiräume untersucht, die mit dem Wohnumfeld in Korrespondenz stehen, mit dem Ziel für diese Arten notwendige Lebensvoraussetzungen zu fördern.

(Einzufügen bei Punkt 5 Biodiversität als ersten Ergänzungspunkt, S. 14)

Fassadenbegrünung: die Vorgaben in der Freiflächengestaltungssatzung (§4 Gestaltung von Flachdächern und Außenwänden), sind einzuhalten. (Einzufügen bei Punkt 5 Biodiversität, Unterpunkt Dach-Begrünung)

Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Referentin Frau Bock stellt folgenden Ergänzungsvorschlag:

Für standortübliche Arten werden Maßnahmen an Gebäuden und im Bereich der umgebenden Freiräume untersucht, die mit dem Wohnumfeld in Korrespondenz stehen, mit dem Ziel für diese Arten notwendige Lebensvoraussetzungen zu fördern.

(Einzufügen bei Punkt 5 Biodiversität als ersten Ergänzungspunkt, S. 14)

Fassadenbegrünung: die Vorgaben in der Freiflächengestaltungssatzung (§4 Gestaltung von Flachdächern und Außenwänden), sind einzuhalten. (Einzufügen bei Punkt 5 Biodiversität, Unterpunkt Dach-Begrünung)

Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 5 gegen 0

TOP 19

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Grillenberger fragt an, ob binnen einer Woche eine Umleitungsbeschilderung angebracht werden kann, welche die Zufahrt zu den Geschäften in der Jaminstraße und Bissingerstraße regelt. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Herr Stadtrat Höppl verabschiedet sich aus dem Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss.

Alle weiteren Fragen wurden direkt beantwortet.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Grillenberger fragt an, ob binnen einer Woche eine Umleitungsbeschilderung angebracht werden kann, welche die Zufahrt zu den Geschäften in der Jaminstraße und Bissingerstraße regelt. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Herr Stadtrat Höppel verabschiedet sich aus dem Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss.

Alle weiteren Fragen wurden direkt beantwortet.

Sitzungsende

am 25.04.2023, 20:16 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Knahn

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne/Grüne Liste-Fraktion:

Für die ödp-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft FDP/FWG:

Für die Ausschussgemeinschaft Klimaliste Erlangen/Erlanger Linke: