

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

(UVPA/005/2023)

## **über die 5. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 16.05.2023, 16:00 - 19:40 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

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

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

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

- siehe Anlage -

### **Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr**

- . Werkausschuss EB77:
- 7. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 8. Umstellung der Dieseltankstelle des EB77 auf HVO100-Kraftstoff 771/017/2023
- 9. Einfriedung der Hundefreilaufzone am Holzweg - Antrag aus der Bürgerversammlung Büchenbach vom 07.02.2023 773/062/2023
- 10. Bepflanzung des Walls entlang des Adenauerrings Antrag Nr. 106/2022 der SPD 773/061/2023
- 11. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
- 12. Mitteilungen zur Kenntnis
- 12.1. Wohnungsbericht 2022 611/147/2023
- 12.2. Neuauflage des Fahrradstadtplans 1:15.000, 8. Auflage 2023 612/027/2023
- 12.3. Verbotzone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih 613/228/2023

- |       |   |                |
|-------|---|----------------|
| 12.4. | Angebotsverbesserung im Fernverkehr der DB ab Dezember 2023   | VI/194/2023    |
| 12.5. | Niederschrift der Sitzung der AG Rad vom 15.03.2023   | VI/197/2023    |
| 12.6. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge  | VI/195/2023    |
| 13.   | Fachvortrag der Erlanger Stadtwerke AG über die Grundwassersituation im Stadtgebiet<br><b>Vortrag von Frau Kowol-Wagner (ESTW) gegen 17 Uhr</b>   | 31/189/2023    |
| 14.   | Photovoltaik auf Stadtbussen prüfen; Antrag 003/2023 der CSU-Stadtratsfraktion  | III/033/2023   |
| 15.   | Teilnahme des Fluglärmbeauftragten der Regierung von Mittelfranken und des Geschäftsführers des Nürnberger Flughafens zum Thema Fluglärm<br><b>Vortrag von Herrn Reiner Lux (Fluglärmbeauftragter bei der RegMfr) und Herrn Dr. Michael Hupe (Geschäftsführer der Flughafen Nürnberg GmbH) gegen 18 Uhr</b><br>Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse: | 31/190/2023    |
| 16.   | Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2023   | VI/196/2023    |
| 17.   | Vorberatung zum Neuerlass der Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung, StS)   | 63/079/2023    |
| 18.   | Erhöhung der Quote für geförderten Wohnungsbau (Fraktionsantrag Nr. 096/2022 SPD Fraktion)  | 611/126/2022/1 |
| 19.   | Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion: Prüfung eines temporären Parkhauses am Großparkplatz   | 611/146/2023   |
| 20.   | Bebauungsplan Nr. 472 - Geh- und Radweg Haundorf-Häusling - mit integriertem Grünordnungsplan<br>hier: Billigungsbeschluss  | 611/148/2023   |
| 21.   | 1. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 und 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 317 - Wohnen im Kerngebiet Nürnberger Straße -<br>hier: Aufstellungsbeschluss   | 611/155/2023   |
| 22.   | 5. Dbl. zum Bebauungsplan Nr. 402 – Nahversorgungszentrum Odenwaldallee – mit integriertem Grünordnungsplan<br>hier: Zustimmung zum Bebauungsvorschlag und weiteres Vorgehen  | 611/158/2023   |

- |     |   |              |
|-----|---|--------------|
| 23. | Fürther Straße: Optimierte Nutzung von vorhandenen Parkplätzen für Patient*innen und Anlieger*innen   | 613/224/2023 |
| 24. | Bericht zur Aufhebung von Aufparkregelungen, Antrag Nr. 167/2022 des Seniorenbeirates   | 614/059/2023 |
| 25. | Effizienzhaus-40-Standard als Mindeststandard für Neubauten, Fraktionsantrag der SPD Nr. 61/2022  | 31/147/2022  |
| 26. | Sanierung Verrohrung Steinforstgraben zwischen Kosbacher Damm und Alterlanger See; Beschluss zur Sanierung mittels „Inlinerverfahren“ nach Durchführung einer Variantenbetrachtung 1 – 3 erstellt von GAUFF GmbH & Co. Engineering KG, Nürnberg | 31/188/2023  |
| 27. | Anfragen  |              |

## TOP

### Werkausschuss EB77:

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

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

## TOP 7

### Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

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

#### Protokollvermerk:

Keine Mitteilungen zur Kenntnis.

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

## TOP 8

771/017/2023

### Umstellung der Dieseltankstelle des EB77 auf HVO100-Kraftstoff

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

Mit dem Stadtratsbeschluss vom November 2020 (31/040/2020) wurde der sog. „Fahrplan Klima-Aufbruch“ zur Erreichung des 1,5° Ziels des Pariser Klima Abkommens und generell der städtischen Klimaneutralität vor 2030 beschlossen. Daraus resultierte auch ein Maßnahmenkatalog, der insgesamt 41 Maßnahmen zur Umsetzung dieses Vorhabens umfasst. Mit der Maßnahme S1a „klimaneutrale Verwaltung vor 2030“ werden alle Maßnahmen gebündelt, die die Stadtverwaltung als solches in ihrer Vorbildfunktion betreffen. Diese umfasst auch den Ausbau der Elektromobilität und des städtischen Fuhrparks inkl. Ladeinfrastruktur. Bis 2027 sollen möglichst 75% der städtischen Fahrzeuge emissionsfrei fahren.

Im Eigenbetrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (EB77) wird bereits seit einigen Jahren versucht gerade im Innenstadtbereich nur emissionsfreie Fahrzeuge einzusetzen. Bei Neubeschaffungen wird stets der Markt nach alternativen Antrieben sondiert. Dies stellt insbesondere im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge und Sondernutzungsfahrzeuge noch eine große Herausforderung dar, die neben der technischen Umsetzung auch mit hohen Kosten verbunden ist. Auch die Doppelnutzung im Winterdienst und Gewährleistung der Einsatzbereitschaft muss gegeben sein und ist insbesondere bei E-Fahrzeugen oft noch nicht realisierbar.

Der Einsatz von alternativen Kraftstoffen, wie dem HVO Kraftstoff („Hydrated Vegetable Oils“ - hydriertes Pflanzenöl aus Altspeisefett), ist hier eine gute Übergangslösung, sofern dieser nachhaltig, energieeffizient und sozial verträglich hergestellt wird.

Nicht zuletzt muss die Stadt Erlangen die Quoten über emissionsfreie und -arme Fahrzeuge des Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetzes (SaubFahrzeugBeschG, auch Clean Vehicles Directive - CVD) für Neuanschaffungen seit August 2021 erfüllen.

Fahrzeuge, die mit HVO Kraftstoff betrieben werden, können zur Erfüllung der Quote gemäß SaubFahrzeugBeschG vom 9. Juni 2021 herangezogen werden.

Hinweis: E-Fahrzeuge (in bestimmten Bereichen auch Fahrzeuge mit Brennstoffzelle) haben bei Neuanschaffungen Priorität, HVO Kraftstoff stellt ausdrücklich eine Übergangslösung dar. Parallel dazu wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur mit großem Einsatz vorangetrieben.

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

### HVO-Kraftstoff Definition

HVO steht für „Hydrated Vegetable Oils“ – hydrierte Pflanzenöle und wird aus erneuerbaren Rohstoffen, wie Altspeisefetten aus Restaurants, Altfettsammlungen, oder der Lebensmittelindustrie, hergestellt. Bei der Herstellung wird kein zusätzlicher Kohlenstoff in die Atmosphäre freigesetzt. Der Einsatz von HVO verursacht über den Produktlebenszyklus hinweg 80- 90% weniger THG Emission\* (CO<sub>2</sub>) Äquivalent und hat eine wesentlich geringere Feinstaubemission (NO<sub>x</sub>).

*\* Die Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Emissionen und der Emissionsreduzierung entspricht der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien II (2018/2001/EU)*

HVO ist als sog. Drop-in Kraftstoff ohne Umbaumaßnahmen an Fahrzeugen oder Tankstellen technisch gesehen einsetzbar, da der Kraftstoff chemisch nahezu identisch zu herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff ist.

### Rechtliche Vorgaben

Auf Grund der etwas geringeren Dichte von HVO (775-785 g/m<sup>3</sup>) im Vergleich zu Diesel (820 g/m<sup>3</sup>) ist der HVO Kraftstoff nicht nach der EN 590 zugelassen. Hier wird eine Dichte von mind. 820 g/m<sup>3</sup> gefordert. Seit 2016 gilt die neue DIN 15940 für paraffinische Dieselmotorkraftstoffe, die HVO für alle Fahrzeuge ab einer Zulassung im Jahr 2016 freigibt. Jedoch haben viele große Hersteller HVO auch ältere Fahrzeuge inkl. Oldtimern (nach internen Testreihen) freigegeben.

Auf dem Markt ist auch der sog. „R33 Diesel“ erhältlich, der im Mischungsverhältnis von 33% HVO die zugelassene Dichte der EN590 erreicht und somit für alle Fahrzeuge zugelassen ist.

### Interner Testbetrieb in der Abfallwirtschaft und technische Vorteile

Der EB 77 hat den 100% HVO Kraftstoff von November 2022 bis Januar 2023 in zwei älteren Sperrmüllfahrzeugen getestet und Abgasuntersuchungen durchgeführt. Nach eingehender Diskussion unter Einbindung des Fuhrparkleiters und der KFZ Werkstatt wurde der HVO Kraftstoff für geeignet erklärt. Sollten wider Erwarten bei einzelnen Fahrzeugen Probleme auftreten, kann jederzeit auf Diesel zurück gewechselt werden.

Durch die etwas höhere Cetanzahl des HVO von ca. 71 weist HVO Kraftstoff auch eine etwas höhere Leistung im Vergleich zu herkömmlichem Diesel auf. Der Feinstaubanteil ist wesentlich geringer bzw. fast nicht vorhanden, was den Verschleiß und Tausch der kostenintensiven NO<sub>x</sub> Sonde um mind. 1/3 reduziert und demzufolge auch den ebenfalls kostenintensiven AdBlue Verbrauch reduziert (nicht getestet, da Langzeitmessreihe erforderlich). Zudem ist der HVO Kraftstoff bis -22 °C kälteverträglich und somit auch für den Winterdienst geeignet.

Auch ein Nachtanken mit Diesel wäre zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft (z.B. Winterdienst oder Lieferengpässe) möglich, da der HVO Kraftstoff chemisch zu herkömmlichem Diesel nahezu identisch ist und gemischt werden kann.

### Kritikpunkte

- Die Verwendung von Palmölfettresten (PFAD) wird zum Teil kritisch gesehen, da PFAD zum Preis von ca. 80% des Palmölpreises gehandelt wird und die Befürchtung besteht, dass der Anbau von Ölpalmen dadurch ansteigt. Hier wäre strikt auf Nachhaltigkeitskriterien und Lieferkettennachweise zu achten. Im

Vergleich muss deutlich gemacht werden, dass dem derzeit eingesetzten, herkömmlichen Diesel bis zu 7% Biodiesel beigemischt werden muss (EG-Richtlinie 98/70/EG und Biokraftstoffquotengesetz), der noch bis 2030 (schrittweise Ausstieg) Palmöl aus nicht nachhaltigem und/oder nicht sozial verträglichem Anbau enthält (ca. 30% des Biodieselanteils).

Derzeit wird noch ein Anteil von ca. 7% an zertifiziertem Palmöl zur Herstellung von HVO100 verwendet. Der Ausstieg ist bis Ende 2023 vorgesehen.

- Die Herstellung von HVO Diesel ist im Vergleich zur Herstellung von Biodiesel etwas energieintensiver, hat jedoch nicht den Nachteil, dass landwirtschaftliche Flächen zum Anbau von Lebensmitteln für die Erzeugung der Rohstoffe genutzt werden („Tank und Teller Problem“).

### Ergebnis

Der 100% HVO Diesel, als nachhaltig hergestellter synthetischer Kraftstoff, soll in der Betriebstankstelle zur Betankung der städtischen Dieselfahrzeuge (vornehmlich Transporter, LKW und schwere Nutzfahrzeuge z.B. Müllabfuhr, Straßenreinigung, Tiefbauamt, Stadtgrün, Winterdienst) eingesetzt werden. Er stellt ausdrücklich eine Übergangslösung zum Erreichen der Klimaneutralität dar. Dies betrifft nur Fahrzeuge, die aufgrund des hohen Energieverbrauchs oder der Einsatzbereitschaft derzeit noch nicht gegen Fahrzeuge mit E-Antrieb bzw. in bestimmten Fällen Brennstoffzellenantrieb (Wasserstoff) ersetzt werden können, oder im Sinne der Nachhaltigkeit vorerst weiter eingesetzt und nicht entsorgt werden.

Die Betankung des 40.000l Tanks der Betriebstankstelle erfolgt derzeit ca. alle 1-2 Monate (jeweils ca. 30.000l). In Zukunft ist mit tendenziell größeren Zeitintervallen aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung des Fuhrparks zu rechnen.

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

Die benötigten Mengen an HVO Kraftstoff werden (wie bisher die Diesel-Lieferungen auch) je Lieferung einzeln ausgeschrieben und an den wirtschaftlichsten Bieter vergeben. Die betriebseigene Tankstelle soll per Tankwagen beliefert werden. Die Beschaffung und Koordinierung erfolgt durch den EB77. Derzeit können drei Kraftstofflieferanten den HVO 100 Kraftstoff mit den erforderlichen Lieferkettennachweisen und nachhaltig erzeugt, anbieten.

### **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

Kraftstoffe sind generell erheblichen Preisschwankungen unterworfen. Die Preisdifferenz zwischen herkömmlichen Diesel und zertifizierten HVO100-Kraftstoff bewegt sich in einer Bandbreite von 0,15 bis 0,45 €/l. Bei einem jährlichen Durchschnittsverbrauch von rd. 400.000 Litern Dieseldieselkraftstoff entspricht dies einer Differenz bzw. Mehrkosten von 60-180 T€.

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten/Mehrkosten:	€ 60.000-180.000	bei Sachkonto: EB77
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt für 2023 (Deckung der Mehrkosten aus Klimabudget EB77)
- sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind evtl. bei bestimmten Fachbereichen nicht vorhanden:  
Anmeldung der Mehrkosten durch die betroffenen Fachbereiche zum Haushalt 2024ff.

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

### Protokollvermerk:

Her Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen insistiert, dass er die Verwendung des Kraftstoff HVO100 kritisch sieht und bittet bei Neubeschaffung Elektro vorzuziehen.

### Ergebnis/Beschluss:

Die Dieseltankstelle des städtischen Bauhofs (Betriebstankstelle EB77) wird auf nachhaltig erzeugten und mit den entsprechenden Lieferkettennachweisen versehenen HVO100-Kraftstoff umgestellt.

Die Mehrkosten im Vergleich zum normalen Dieselpreis werden bis Jahresende aus dem Klimabudget des EB77 finanziert; ab 2024 werden die Kosten auf die nutzenden städtischen Fachbereiche der Tankstelle umgelegt.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

**TOP 9**

**773/062/2023**

**Einfriedung der Hundefreilaufzone am Holzweg - Antrag aus der  
Bürgerversammlung Büchenbach vom 07.02.2023**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Büchenbach am 07.02.2023 wurde gemäß Protokoll Punkt 1 der Antrag zur Umzäunung der Hundewiese am Holzweg (Höhe 1,5 m) mehrheitlich beschlossen.

Die Hundefreilaufzone befindet sich zwischen dem Holzweg im Osten und der Wohnbebauung am Franz-Steinmetz-Weg im Westen. Die Fläche liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Im Flächennutzungsplan ist hier eine Grünfläche dargestellt.

Die westliche Wohnbebauung ist mit einer freiwachsenden Hecke und Bäumen eingegrünt. Im Norden befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen bis zum Adenauerring und bilden einen Übergangsbereich zur Landschaft.

Die Magerrasen beiderseits entlang des Holzweges unterliegen als geschützter Landschaftsbestandteil einer besonderen Schutzwürdigkeit. Eine optische Grenze zwischen der Hundefreilaufzone und dem geschützten Landschaftsbestandteil ist nicht klar erkennbar und eine Mitbenutzung durch Hunde kaum zu vermeiden.

Nach Auskunft des Vorsitzenden des Stadtteilbeirats in der Bürgerversammlung wurde nach Behandlung und Begehung durch den Stadtteilbeirat sowie Gesprächen mit Hundebesitzern durch den Stadtteilbeirat, den Naturschutzbeirat und die Geschichtswerkstatt Büchenbach von der Notwendigkeit eines Zaunes abgesehen, da das grundlegende Problem in der mangelnden Anzahl von Hundeschulen gesehen wird.

Mit Stellungnahme vom 13.10.2020 zur Beschlussvorlage 773/068/2020 hat sich der Stadtteilbeirat Büchenbach gegen die Errichtung eines Zauns um die Hundewiese ausgesprochen.

Aufgrund der weiterhin bestehenden Konflikte der Hundefreilaufzone mit der Nachbarschaft sollen Möglichkeiten gefunden werden, die Hunde innerhalb eines geschützten Bereiches frei laufen lassen zu können und Konflikte hinsichtlich der Naturschutzaspekte, der angrenzenden Bebauung und Spaziergänger\*innen/Radfahrer\*innen zu vermeiden.

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

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

Die Hundefreilaufzone soll eingezäunt werden.

Die Belange des Naturschutzes und des Landschaftsbildes sind in besonderem Maße zu berücksichtigen. Der Zaun soll aus transparentem Material bestehen und von der Grenze des geschützten Landschaftsbestandteils abgerückt werden. Zur Vermeidung einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erfolgt eine Eingrünung an der Nord- und Ostseite über eine sporadische Vorpflanzung geeigneter niedriger Sträucher, die die vorhandene Strauchpflanzung entlang des Holzweges südlich der Hundewiese weiterführt, sowie punktuell durch Kletterpflanzen. Durch entsprechende Pflegemaßnahmen soll vor dem Zaun eine Hochstaudenflur entwickelt werden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung erstellt Vorschläge zum Verlauf des Zaunes einschl. der Zugänge und Zufahrten für die Unterhaltspflege. Es werden technische Details für den Zaun wie z.B. eine geeignete Materialauswahl, Farbe, Überprüfung einer zweckmäßigen Höhe (vorgeschlagen wird ca. 1,1 m einschl. Bodenfreiheit für Kleinsäugetiere) etc. geplant. Die Auswahl der Sträucher und Kletterpflanzen (Arten, Wuchshöhe, etc.) zur Eingrünung erfolgt unter landschaftspflegerischen Gesichtspunkten.

Die Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung wird im Naturschutzbeirat nochmals vorgestellt.

Die Verwaltung stellt die notwendigen Anträge auf Genehmigungen, beantragt die erforderlichen Haushaltsmittel nach Überarbeitung der Kostenschätzung auf Planbasis und realisiert die Maßnahme, sobald diese vorliegen. Für die Realisierung wird der Herbst 2024 angestrebt.

### 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:	38.000 €	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

**Haushaltsmittel**

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

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

**Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Dr. Richter regt an keine Sträucher, aufgrund des Nährstoffeintrag, zu pflanzen als Alternative werden Altgräser genannt.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet darum, sowohl dem Stadteilbeirat als auch dem Naturschutzbeirat, das Umsetzungskonzept vorzustellen.

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, die Hundefreilaufzone am Holzweg mit einem Zaun einzufrieden und diesen landschaftsgerecht zu begrünen. Der geschützte Landschaftsbestandteil entlang des Holzweges ist besonders zu berücksichtigen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

**TOP 10**

**773/061/2023**

**Bepflanzung des Walls entlang des Adenauerrings  
Antrag Nr. 106/2022 der SPD**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Gemäß Antrag der SPD-Fraktion soll der Wall am Adenauerring unter Berücksichtigung der aktuellen Planungen zur Stadt-Umland-Bahn mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden.

Durch diese Maßnahme würde eine ökologische und stadtgestalterische Aufwertung erfolgen. Ein Teil der Wiese bliebe erhalten.

Da die Realisierung sowie der Trassenverlauf der Stadt-Umland-Bahn noch nicht abschließend geklärt sind, empfiehlt die Stadtverwaltung vorerst eine Rückstellung der Planungen zur Bepflanzung des Walls. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es durch die

eventuellen Baumaßnahmen der StuB zu einem Eingriff und zur Schädigung der Neupflanzungen kommt.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Wall am Adenauerring und seine Bepflanzung und Begrünung sind im Bebauungsplan Nr. 421 mit integriertem Grünordnungsplan - Ringschluss Adenauerring – mit Standortvorschlag rechtsverbindlich festgesetzt.

Am 18.10.2022 wurde im UVPA die Trassenführung entlang des Adenauerrings beschlossen. Nach dem aktuellen Arbeitsstand (ohne abschließende Prüfung) sind im Bereich des Walls eine Haltestelle der StUB und entsprechende Anpassungsarbeiten vorgesehen.

Da es im Hinblick auf die Realisierung der StuB in diesem Bereich daher zukünftig zu umfassenden Baumaßnahmen kommen könnte, wird derzeit eine Bepflanzung des Walls aufgrund zu befürchtender Schädigungen nicht empfohlen.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Vorentwurfsplanung zur Bepflanzung des Walls soll zurückgestellt werden.

Im Fall der Umsetzung fielen Investitionskosten in Höhe von 265.000€ sowie jährlich 1.500€ Folgekosten für die Unterhaltspflege an. Es müssten zusätzliche HH-Mittel eingestellt werden, da auf der IP-Nr. 551.612 – Grünanlagen E-West II- derzeit nur noch ca. 19.000€ an ungebundenen HH-Mitteln zur Verfügung stehen.

## 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 Vorentwurfsplanung zur Bepflanzung des Walls entlang des Adenauerrings wird zurückgestellt, bis die Realisierung der Stadt-Umland-Bahn, inklusive Trassenverlauf abschließend geklärt ist.

Der Antrag der SPD-Fraktion „Antrag Komplettierung der Bepflanzung des Walls entlang des Adenauerrings“ Nr. 106/2022 vom 10.05.2022 ist damit bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

## TOP 11

### Anfragen Werkausschuss EB77

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

### Protokollvermerk:

Keine Anfragen.

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

**TOP**

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

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

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

**TOP 12**

**Mitteilungen zur Kenntnis**

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

**MzK öffentlich:**

Herr berufsmäßige Stadtrat Weber informiert über den 1. Platz „als fahrradfreundliche Stadt“ bei den Großstädten zwischen 100.000 – 200.000 Einwohnern.

Herr berufsmäßige Stadtrat Weber, informiert über die, ab 01.Mai 2023, neu besetzte Stelle der Fahrradbeauftragten und stellt deren Aufgabenbereich vor.

Aufgrund der Fülle der Aufgaben und der derzeitigen Personalsituation wird von einer Teilnahme am Stadtradeln in diesem Jahr abgesehen.

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

**MzK öffentlich:**

Herr berufsmäßige Stadtrat Weber informiert über den 1. Platz „als fahrradfreundliche Stadt“ bei den Großstädten zwischen 100.000 – 200.000 Einwohnern.

Herr berufsmäßige Stadtrat Weber, informiert über die, ab 01.Mai 2023, neu besetzte Stelle der Fahrradbeauftragten und stellt deren Aufgabenbereich vor.

Aufgrund der Fülle der Aufgaben und der derzeitigen Personalsituation wird von einer Teilnahme am Stadtradeln in diesem Jahr abgesehen.

**TOP 12.1**

**611/147/2023**

**Wohnungsbericht 2022**

Der Wohnungsbericht 2022 gibt einen umfassenden Überblick über die aktuelle Lage auf dem Erlanger Wohnungsmarkt. Entwicklungstendenzen werden aufgezeigt und das Handeln der Stadt in allen wohnungspolitischen Feldern vorgestellt.

Der Wohnungsbericht erscheint in einem zweijährigen Abstand und wird als Broschüre und auf der Internetseite der Stadt Erlangen unter <http://www.erlangen.de/wohnungsbericht> veröffentlicht.

Es besteht die Möglichkeit auf Anfrage ein Druckexemplar zu erhalten.

Referat VI wird zum Inhalt des Wohnungsberichts einen kurzen Abriss mündlich vortragen.

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis / Beschluss:**

Der Wohnungsbericht 2022 der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Wohnungsbericht 2022 der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

## TOP 12.2

612/027/2023

### Neuaufgabe des Fahrradstadtplans 1:15.000, 8. Auflage 2023

Die 8. Auflage des Fahrradstadtplanes Erlangen 1:15.000 liegt seit der 17. KW 2023 in einer Auflagenhöhe von 5.050 Exemplaren vor, davon können 50 Stück ungefalzt ausgegeben werden. Die Herstellungsphase dieser Auflage des Fahrradstadtplanes liegt vor dem ersten Stichtag zur Anwendung des neuen Corporate Designs.

Die Layout- und Titelgestaltung, Aktualisierung der Karteninhalte, Aufbereitung der Kartengrundlagen der Vorderseite und Druckvorbereitung wurden vom Amt für Stadtplanung und Mobilität geleistet. Die Kartengrundlage des Umlandes für die Rückseite beziehen wir von einem externen Kartenhersteller. Der ADFC Erlangen und die Polizei liefern Radfahrenden Informationen zu Angeboten und interessante Tipps.

Der Fahrradstadtplan reflektiert Erlangen als traditionsreiche Fahrradstadt und soll den Verkehrsteilnehmenden das Fahrrad als umweltfreundliches Alltagsverkehrsmittel zur vielfältigen Nutzung

nahelegen. Insbesondere wird in dieser Ausgabe auf den kontinuierlichen Ausbau von Fahrradstraßen und deren einheitlich deutliche Straßenmarkierungen verwiesen. In der jüngeren Vergangenheit wurden in Erlangen Teile der Fußgängerzone - teils zeitlich begrenzt - für den Radverkehr geöffnet, etliche Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben, mittlerweile elf Fahrradstraßen ausgewiesen und empfohlene Haupt- und Grünrouten ausgeschildert. Außerdem kann zu den Verkehrszeichen mit Relevanz im Radverkehr die Bedeutung in der Straßenverkehrsordnung nachgelesen werden.

Als Grundlage für den Fahrradstadtplan dient wiederum das Stadtplanwerk der mittelfränkischen Städteachse 1:15.000. Die Informationsdichte im Innenstadtbereich wird auf der detaillierten Innenstadtkarte 1:7.500 verdeutlicht. Die Darstellung ausgeschilderter überregionaler Radwege in der Übersichtskarte 1:75.000 auf der Planrückseite ergänzt das Informationspaket. Die Anzeige auf dem Smartphone jeder aufgeführten beschilderten Radroute innerhalb oder außerhalb des Stadtgebietes über den jeweiligen QR-Code dient der Navigation während der Fahrt.

In der Neuaufgabe des Fahrradstadtplanes wurden wesentliche Radwegeverbindungen herausgestellt, die unterteilt in Ein- oder Zweirichtungsradwegen, Wege ohne Radverkehrsanlage über vorwiegend ruhige Nebenstraßen und unbefestigten Wegen abgebildet sind. Die Darstellung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen verdeutlicht die Anzahl von angenehm zu radelnden Straßen und Wegen. Außerdem markiert der Plan Treppenanlagen, Fahrradparkplätze, Ausgabepunkte für den Verleih von Lastenrädern und die Station zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote an den Mobilpunkten.

Der Fahrradstadtplan ist im handlichen Taschenformat gestaltet, so dass er beim Radeln auch mitgeführt werden kann.

Der Fahrradstadtplan wird erstmals im Rahmen des Mobilitätsmanagements mit veranschlagten 1.000 Exemplaren pro Jahr mit der Mobilitätsmappe kostenfrei an Neubürger\*innen ausgegeben.

Die Druckkosten des Fahrradstadtplans und die Lizenzkosten des Kartografischen Ing.-Büros K. Wendler für die Übersichtskarte 1:75.000 belaufen sich zusammen auf rd. 3.000,- Euro. Beim Druck wurde auf die Verwendung von mineralölfreien Farben und FSC-zertifiziertes Papier geachtet. Durch die Unterstützung eines Aufforstungsprojektes im Allgäu kann der Druck als klimaneutral ausgewiesen werden.

Der Fahrradstadtplan wird lt. aktueller *Entgeltordnung für Leistungen der Geoinformation, Vermessung, Kartografie und Reproduktion bei der Stadt Erlangen* zum Preis von 3,00 Euro

vertrieben vom Bürgeramt/ Info-Tresen im Rathaus, Erlanger Tourismus- und Marketing-Verein/ Verkehrsverein, Amt für Umweltschutz und Energiefragen und Tourismusmanagement Forchheim, von einigen örtlichen Buch- und Fahrradgeschäften und den ADFC-Geschäftsstellen Erlangen und Nürnberg.

Wiederverkäufer erhalten den Fahrradstadtplan zum Sonderpreis (30% Rabatt) ab einer Abnahmemenge von mindestens 10 Exemplaren.

### **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.

Herr Stadtrat Dr. Richter fragt, an warum der Fahrradstadtplan nicht auf Recyclingpapier gedruckt wurde.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

#### **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.

Herr Stadtrat Dr. Richter fragt, an warum der Fahrradstadtplan nicht auf Recyclingpapier gedruckt wurde.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 12.3**

**613/228/2023**

**Verbotszone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih**

Zur Gewährleistung der Sicherheit sowie Vermeidung von Unfällen und Trunkenheitsfahrten während der Erlanger Bergkirchweih wird eine großflächige Verbotszone für E-Scooter eingerichtet. Im Austausch mit den Anbietern wurde vergangenes Jahr ein gemeinsames Konzept erarbeitet, das die Anforderungen der Polizei berücksichtigt. Da das Feedback zu dem Umgang mit E-Scootern während der Bergkirchweih 2022 durchweg positiv ausgefallen ist, wird an diesem Konzept festgehalten.

Vom 25. Mai 2023 bis einschließlich 05. Juni 2023 gilt im Bereich der Innenstadt und des Burgbergs ein Abstellverbot für E-Scooter. In diesem Zeitraum ist es durch technische Mittel seitens der Anbieter nicht möglich, Fahrzeuge abzustellen oder auszuleihen. Der räumliche Umgriff der Verbotszone ist der beigefügten Karte (Anlage 1) zu entnehmen. Die Anbieter entfernen im Vorfeld alle Elektrotretroller aus dem Gebiet.

Am Rand der Verbotszone sind drei Parkzonen eingerichtet. Dazu gehören der Mobilpunkt am Großparkplatz, der Mobilpunkt Mozartstraße und der Zollhausplatz. Diese werden anbieterseitig regelmäßig kontrolliert, sodass für Nutzende ausreichend Platz zur Verfügung steht.

Alle Nutzende sind weiterhin dazu angehalten beim Fahren und Abstellen der Elektrotretroller keine anderen Verkehrsteilnehmenden und Bürger\*innen zu behindern oder zu gefährden. Die E-Scooter-Anbieter richten In-App-Benachrichtigungen zu der Verbotszone sowie den geltenden Regelungen ein.

Da es sich bei E-Scootern um Kraftfahrzeuge handelt, gelten die gleichen Vorschriften wie beim Fahren von Pkw, auch in Bezug auf Alkohol und Drogen – insbesondere die Promille-Grenze. Die Promillegrenze für Personen bis 21 Jahren und Führerscheinneulinge in der Probezeit (altersunabhängig) liegt bei 0,00 Promille. Im Fall von Verstößen gegen die rechtlichen Bestimmungen (Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) oder Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV)) werden diese im Rahmen des Bußgeldkatalogs geahndet.

Ausführliche Informationen sind unter [www.erlangen.de/e-scooter](http://www.erlangen.de/e-scooter) zu finden.

**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 12.4

VI/194/2023

### Angebotsverbesserung im Fernverkehr der DB ab Dezember 2023

Mit Schreiben vom 11. April 2023 informiert die Deutsche Bahn AG über Angebotsverbesserungen im Fernverkehr ab Dezember 2023 im Taktverkehr zwischen Leipzig, Jena und Nürnberg (mit Halt u.a. in Erlangen). Nähere Informationen sind dem anhängenden Schreiben zu entnehmen.

#### **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 12.5

VI/197/2023

### Niederschrift der Sitzung der AG Rad vom 15.03.2023

Am 15.03.2023 fand die Sitzung der AG Rad statt. Das Protokoll dient den Mitgliedern des UVPA zur Information.

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

##### **Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Beirat Brock wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Beirat Brock weist darauf hin, dass er den Radweg an der Staatsstraße, aufgrund der Höhenentwicklung, kritisch sieht.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Beirat Brock wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Beirat Brock weist darauf hin, dass er den Radweg an der Staatsstraße, aufgrund der Höhenentwicklung, kritisch sieht.

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 12.6**

**VI/195/2023**

**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 13**

**31/189/2023**

**Fachvortrag der Erlanger Stadtwerke AG über die Grundwassersituation im Stadtgebiet**

Während der Beirats- und Ausschusssitzung vom 14.03.2023 wurde ein Beschluss (Vorlage Nr. 31/182/2023) über den Antrag des Nachhaltigkeitsbeirats über die Anpassung der Außenpflege an Hitzeperioden (Antrags.-Nr. 308/2022) gefasst. Die Sitzungsniederschrift zur Sitzung enthielt den Protokollvermerk, dass seitens eines Beirats- und eines Ausschussmitglieds ein Vortrag der Erlanger Stadtwerke AG über die Grundwassersituation im Erlanger Stadtgebiet gewünscht wird. Die Verwaltung sagte zu, dahingehend Kontakt mit den Erlanger Stadtwerken aufzunehmen.

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

**Ergebnis /Beschluss:**

Der Fachvortrag der Erlanger Stadtwerke AG zur Grundwassersituation im Stadtgebiet wird zur Kenntnis genommen.

Referentin: Sigrid Kowol-Wagner, Leiterin Abteilung Wasserbereitstellung der Erlanger Stadtwerke AG.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Fachvortrag der Erlanger Stadtwerke AG zur Grundwassersituation im Stadtgebiet wird zur Kenntnis genommen.

Referentin: Sigrid Kowol-Wagner, Leiterin Abteilung Wasserbereitstellung der Erlanger Stadtwerke AG.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 14**

**III/033/2023**

**Photovoltaik auf Stadtbussen prüfen; Antrag 003/2023 der CSU-Stadtratsfraktion**

Zum Antrag der CSU-Stadtratsfraktion, dass die Stadt Erlangen und die ESTW den Einsatz von Photovoltaikmodulen auf Stadtbussen und mögliche Einsparungen prüfen, nehmen die ESTW wie folgt Stellung:

Die Fahrzeugflotte der ESTW besteht aktuell aus 36 mit Biogas betriebenen CNG-Bussen (davon 14 mit Mild-Hybrid) und 17 Dieselnissen.

Während bei einem CNG-Bus wegen der dort angebrachten Gasbehälter auf dem Dach nur Platz von ca. 2 bis 2,5 m<sup>2</sup> für eine Photovoltaikanlage zur Verfügung stehen würde, könnten bei einem Dieselniss wohl Solarzellen mit einer Fläche von ca. 7 bis 7,5 m<sup>2</sup> installiert werden.

Der Nachrüstaufwand allein für die folglich nur bei einem Dieselniss in Frage kommende Ausstattung mit einer Photovoltaikanlage wird dabei von Seiten der ESTW-Werkstatt auf mindestens 2.500 € je Bus geschätzt. Im Detail müsste jedoch vor allem dann noch geprüft werden, inwieweit die Betriebszulassung und der Versicherungsschutz durch die Nachrüstung gefährdet wären bzw. mit welchen zusätzlichen Maßnahmen diese ggf. erhalten werden könnten.

Dabei kann die Photovoltaikanlage nicht direkt einzelne Verbraucher des Busses versorgen, sondern die Einspeisung müsste in das Stromsystem erfolgen. Dieses wird laufend durch die Generatoren gespeist, wobei die Batterien als Puffer dienen und durch ein integriertes Batteriemanagementsystem gesteuert werden. Die Entlastung der Generatoren und damit der Einspareffekt wäre aus diesem Grund wohl sehr überschaubar. Eine Einsparung von bis zu 2.500 Litern Diesel im Jahr scheint zudem in jedem Fall aus Sicht der technischen Experten weit zu hoch veranschlagt.

Der im Antrag erwähnte Einsatz von Photovoltaikanlagen bei Anhängergergespannen in München ist demgegenüber im Wesentlichen wohl deshalb eingeführt worden, um hier aus technischer Sicht Entlastungsmöglichkeiten für den im Anhängerbetrieb mehr belasteten Generatoren zu finden.

Leider fehlen derzeit genug aussagekräftige Erfahrungswerte sowohl in Bezug auf die Eignung und Auswirkungen der Photovoltaikanlage im dauerhaften ÖPNV-Betrieb der Busse als auch hinsichtlich möglicher Energie-Einsparungen. Ein wirtschaftlicher Betrieb dürfte jedoch angesichts der hohen Anschaffungs- und Installationskosten ohne eine wesentliche (derzeit aber nicht vorgesehene) Förderung nicht möglich sein.

Aus diesem Grund und vor allem aus den wohl derzeit noch zahlreichen offenen Fragen zur Betriebszulassung, zum Versicherungsschutz und zu möglichen Einschränkungen im laufenden Betrieb, werden die ESTW aktuell von einer Installation von Photovoltaikanlagen auf ihren Dieselnissen absehen, aber selbstverständlich die weitere Entwicklung hier weiter interessiert beobachten und prüfen.

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 003/2023 der CSU-Stadtratsfraktion ist bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.  
Der Antrag Nr. 003/2023 der CSU-Stadtratsfraktion ist bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 7 gegen 0

**TOP 15**

31/190/2023

**Teilnahme des Fluglärmbbeauftragten der Regierung von Mittelfranken und des Geschäftsführers des Nürnberger Flughafens zum Thema Fluglärm**

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

**Protokollvermerk:**

Dieser Tagesordnungspunkt wird, aufgrund einer Terminkollision, in die UVPA-Sitzung im Juli vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Dieser Tagesordnungspunkt wird, aufgrund einer Terminkollision, in die UVPA-Sitzung im Juli vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

vertagt

## TOP

### Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

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

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

## TOP 16

VI/196/2023

### Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2023

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

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

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

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

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

#### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

#### 4. Klimaschutz:

Jeder nicht mit dem PKW, sondern mit dem Fahrrad zurückgelegte Personenkilometer, spart

insgesamt 147 g CO<sup>2</sup> ein.

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

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

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

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

**5. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Haushaltsmittel**

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 561.884

- bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 618090/56110010  
sind nicht vorhanden

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

#### **Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Jarosch stellt folgenden Änderungsantrag:

Das Alter bei Fußnote 1), in „mindestens 3 Personen unter 17 Jahren zu ändern“.

#### **Abstimmung:**

Änderungsantrag:

Dem Antrag wird mit 4:3 im UVPB mehrheitlich empfohlen.

Der Antrag wird mit 5:9 im UVPA mehrheitlich abgelehnt.

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

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

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

#### **Protokollvermerk:**

Herr Stadtrat Jarosch stellt folgenden Änderungsantrag:

Das Alter bei Fußnote 1), in „mindestens 3 Personen unter 17 Jahren zu ändern“.

#### **Abstimmung:**

Änderungsantrag:

Dem Antrag wird mit 4:3 im UVPB mehrheitlich empfohlen.

Der Antrag wird mit 5:9 im UVPA abgelehnt.

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

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

#### **Abstimmung:**

mehrheitlich angenommen

mit 6 gegen 1

**TOP 17**

**63/079/2023**

## **Vorberatung zum Neuerlass der Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (Stellplatzsatzung, StS)**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die derzeitige Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen (Stand 24.11.2022) wurde in den vergangenen Jahren nur punktuell überarbeitet (63/117/2016, 63/245/2018). Im Zuge der Aufstellung des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplans (VEP) wurde im Rahmen von zwei Workshops mit Expert\*innen und der Stadtverwaltung festgestellt, dass im Hinblick auf das Thema Klimaschutz eine umfassendere Aktualisierung der Satzung notwendig ist. So ist ein wichtiges Anliegen der Stadt Erlangen, eine umweltschonende Mobilität zu fördern. Der PKW zählt in Erlangen, wie auch in anderen Städten zum dominierenden Verkehrsmittel. Ein hohes Parkplatzangebot fördert die Motorisierung, verstärkt Pendlerströme mit dem Pkw und führt damit zu Verkehrsproblemen im öffentlichen Straßenraum. Die Verwaltung wurde daher durch den Beschluss (613/070/2021) im UVPA am 16.03.2021 beauftragt, die derzeitige Stellplatzsatzung zu überarbeiten. Die neue Fassung wurde vom Gutachterbüro Planersocietät aus Dortmund gemeinsam mit der Verwaltung in der vorliegenden Fassung entwickelt (vgl. Anlage 1 „Neuerlass der Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen“). Darüber hinaus wurde das Forum Mobilität beteiligt.

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

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

Bisheriges Ziel der Satzung war es, die Herstellung von Stellplätzen auf privatem Raum und damit abseits des öffentlichen Raums zu regeln. Hier sollten ausreichend Stellplätze angelegt werden, sodass der ruhende Verkehr im privaten Raum abgewickelt werden kann. Mit der Überarbeitung soll nun eine weitere Funktion der Satzung einhergehen. Die aktualisierte Satzung hat das Ziel, die Flächenversiegelung und damit den Flächenverbrauch zu reduzieren, den Umweltverbund zu stärken, sowie Anreize mittels Mobilitätskonzepten (z.B. Carsharing) zu schaffen, um die herzustellende Stellplatzanzahl zu reduzieren. Ein wichtiger Punkt hierfür in der neuen Satzung ist die Anpassung der Richtzahlentabelle, insbesondere im Bereich des Gewerbes, und die Förderung von Fahrradabstellanlagen. Mit der überarbeiteten Stellplatzsatzung strebt die Verwaltung eine Neuausrichtung im Sinne der Stärkung des nicht motorisierten (Individual-)Verkehrs an.

Die Auswirkungen auf den Klimaschutz sind positiv, da der ÖPNV unterstützt wird und es zu einer Reduzierung Fahrten / Gemeinschaftsfahrten des MIV beiträgt.

Entsprechend wurden folgende Zielstellungen bei der Anpassung der Stellplatzsatzung berücksichtigt:

- Verständliche Zonierung des Stadtgebietes hinsichtlich der Ablöse von Stellplätzen
- Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 50 % für den Bereich Gewerbe
- Flexible Regelung der Stellplatzpflicht je nach Nutzungsbedarf und ÖPNV-Anbindung und etwaiger Mobilitätskonzepte
- Befreiung von der Verpflichtung zur Stellplatzherstellung beim nachträglichen Ausbau von Dachgeschossen zur Schaffung von Wohnraum im Bestand

- Nutzung der Einnahmen im Rahmen der Stellplatzsatzung für den Ausbau des Umweltverbunds
- Möglichkeit zur Reduzierung der Stellplatzbaupflicht von KFZ-Stellplätzen auf Firmengeländen bei Errichtung von radfördernden Infrastruktureinrichtungen (z. B. Duschen, Umkleiden etc.) oder anderer KFZ-verkehrsmindernder Maßnahmen (z. B. Jobtickets).

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die überarbeitete Stellplatzsatzung mit den daraus resultierenden Anpassungen wurde einer umfangreichen Wirtschaftlichkeits- und Rechtsprüfung unterzogen.

Die wesentlichen Neuinhalte der Satzung sind in Anlage 2 „Synopsis Satzung über die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen“ und der „Synopsis Richtzahlentabelle“ (gleichfalls Anlage 2) der bisherigen Satzung gegenübergestellt.

Nach Vorberatung im BWA und UVPA ist seitens der Verwaltung vorgesehen, den abgestimmten Satzungsentwurf unmittelbar in den Stadtrat einzubringen.

### 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.

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr berufsmäßige Stadtrat Weber weist auf folgenden Rechtschreibfehler im Satzungsentwurf hin:

In der alten Satzung stand: „Ein Stellplatz je 250 Quadratmeter Sportfläche“.

Fälschlicherweise wurde „ein Stellplatz je 350 Quadratmeter“ angegeben.

Richtig ist „ein Stellplatz je 300 Quadratmeter.“

Herr Lohse bittet die gestellten Fragen gesammelt schriftlich einzureichen, nach der Klärung mit dem Gutachter, erfolgt hierzu eine Stellungnahme.

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr berufsmäßige Stadtrat Weber weist auf folgenden Rechtschreibfehler im Satzungsentwurf hin:

In der alten Satzung stand: „Ein Stellplatz je 250 Quadratmeter Sportfläche“.

Fälschlicherweise wurde „ein Stellplatz je 350 Quadratmeter“ angegeben.

Richtig ist „ein Stellplatz je 300 Quadratmeter.“

Herr Lohse bittet die gestellten Fragen gesammelt schriftlich einzureichen, nach der Klärung mit dem Gutachter, erfolgt hierzu eine Stellungnahme.

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 18**

**611/126/2022/1**

**Erhöhung der Quote für geförderten Wohnungsbau  
(Fraktionsantrag Nr. 096/2022 SPD Fraktion)**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ausgangssituation

Die Nachfrage nach Wohnraum in allen Segmenten übersteigt das vorhandene Angebot in Erlangen deutlich. Dies zeigt sich auch anhand der weiterhin gestiegenen Miet- und Kaufpreise.

Mit der Einführung einer Quote sowohl für den geförderten Mietwohnungsbau als auch den Eigenheimbau soll dem entgegengewirkt und mehr bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden.

Der Stadtrat hat am 23. Oktober 2014 die Einführung einer Quote für geförderten Mietwohnungsbau beschlossen (611/009/2014). Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten musste seitdem ein Anteil von 25 % der neu zu schaffenden Geschossfläche für Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens 24 Geschosswohnungen umfasst. Mit Stadtratsbeschluss vom 26.04.2018 wurde die Quote von 25% auf 30% erhöht (611/208/2017).

Für den geförderten Eigenheimbau wurde im Stadtrat am 27.11.2014 beschlossen, dass ein Anteil von 25% der neu geschaffenen Wohnbauflächen für den geförderten Eigenheimbau gesichert werden sollen, wenn das Baugebiet mehr als 16 Reihen - oder Doppelhäuser umfasst (611/019/2014).

Die bisherigen Erfahrungen mit den Quoten für den geförderten Mietwohnungs- und Eigenheimbau sind positiv. Die Quoten werden von Wohnungsbauunternehmen und Bauträgern allgemein akzeptiert. Es kann jedoch die Situation auftreten, dass die Schwellenwerte für die Anwendung der Quoten (16 Wohneinheiten im Eigenheimbau und 24 Wohneinheiten im Mietwohnungsbau) für sich betrachtet nicht erreicht werden, aber in Summe eine erhebliche Anzahl an Wohneinheiten entsteht, von denen keine förderbar sein muss.

Ein aktuelles Beispiel hierfür ist das geplante Bauvorhaben im Ahornweg. Das westlich des Autobahnkreuzes Fürth/Erlangen gelegene Grundstück wurde bisher als Tennisanlage mit Außenplätzen und einer Tennishalle genutzt. Diese Nutzung wurde jedoch vor geraumer Zeit aufgegeben. Mit dem im November 2022 in Kraft getretenen 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. E 232 - Südlicher Ahornweg sind die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Nachnutzung geschaffen worden. Es sollen 17 Eigentumswohnungen und 12 sogenannte Pick-Up-Häuser (Maisonette-Penthäuser mit Dachgarten) errichtet werden, die Quote für den geförderten Wohnungsbau findet keine Anwendung.

Die SPD-Fraktion beantragt daher mit Antrag Nr. 096/2022, dass auch für „Mischfälle“, wie z.B. den genannten Ahornweg, eine Lösung gefunden werden sollte. Es wird vorgeschlagen, dass in einem Baugebiet, in dem mindestens 24 Wohneinheiten errichtet werden, in jedem Fall Flächen für den geförderten Wohnungsbau gesichert werden sollen (siehe Anlage).

Regelungen in anderen Städten

Die Quoten für den geförderten Wohnungsbau liegen in Deutschland meist zwischen 20% - 30%, sofern eine Quote beschlossen wurde. Die folgende Tabelle zeigt einige Beispiele:

Stadt	Einwohnerzahl	Quote geförderter Wohnraum
Berlin	3.821.881	30 % bei Verfahren mit mehr als 5.000m <sup>2</sup> Geschossfläche
Köln	1.087.650	30 % ab 1.800 m <sup>2</sup> Geschossfläche und 20 Wohneinheiten
Stuttgart	609.235	30% ab 5 Wohneinheiten
Nürnberg	530.222	30% ab 31 Wohneinheiten
Bonn	335.975	20 % bei 12-24 Wohneinheiten, 40 % bei mehr als 24 Wohneinheiten
Würzburg	129.437	30 % ab 25 Wohneinheiten und/oder 3.000 m <sup>2</sup> Geschossfläche

### Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, von dem im Antrag vorgeschlagenen „Mischmodell“ abzusehen, da dieses zu komplex in der Handhabung und gegenüber den Vorhabenträgern nur schwer vermittelbar ist. Es sollte bei neuen Planungen weiterhin das Ziel sein, die städtebauliche beste Variante zu ermitteln. Bei den vorgeschlagenen Vorgaben für „Mischfälle“ besteht die Gefahr, dass ggf. auf einen Wohnungsmix verzichtet wird, weil sonst die Quote für geförderten Wohnraum auf bis zu

55 % steigen könnte.

Es wird stattdessen vorgeschlagen, die Schwellenwerte sowohl für den geförderten Mietwohnungsbau, als auch für den geförderten Eigenheimbau auf jeweils 12 Wohneinheiten herabzusetzen. Da in Erlangen auf Grund der Flächenverfügbarkeit zukünftig eher kleinere Wohnbauprojekte mit einer geringeren Anzahl an Wohneinheiten zu erwarten sind, wird ein Herabsetzen der Schwellenwerte als sinnvoll erachtet.

Weiter kann die Quote für den geförderten Eigenheimbau von 25 % auf 30 % erhöht werden, um eine stärkere Berücksichtigung von gefördertem Wohnraum im Einfamilienhausbau zu erreichen. Damit wären in beiden Segmenten jeweils die gleichen Anteile an gefördertem Wohnungsbau zu erbringen.

Dies ist eine einfache und gut vermittelbare Regelung, welche auch kleinere Wohnbauvorhaben erfasst und dem Ziel des SPD-Fraktionsantrages, auch bei kleineren Projekten oder „Mischfällen“ geförderten Wohnraum zu schaffen, gerecht wird.

Am Beispiel des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan E232 – Südlicher Ahornweg würde die angepasste Quote künftig folgendermaßen Anwendung finden:

Derzeit geltende Regelung	Geplante Regelung
12 Hausgruppen werden nicht berücksichtigt,	12 Hausgruppen, die Quote findet ab 12

da sie unter dem Schwellenwert von 16 liegen	Doppel- oder Reihenhäuser Anwendung und es muss 30 % geförderter Eigenheimbau errichtet werden = 4 geförderte Einheiten
17 Wohneinheiten Geschosswohnungsbau werden nicht berücksichtigt, da sie unter dem Schwellenwert von 24 Wohneinheiten liegen	17 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau, die Quote findet ab 12 Wohneinheiten Anwendung und es müssen 30 % geförderte Wohneinheiten errichtet werden = 5 geförderte Einheiten

Auf Grund der neuen Regelung würden bei diesem Beispiel statt bisher keiner förderfähigen Einheit, neun geförderte Einheiten entstehen.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Bei der Schaffung oder Erweiterung von Baurecht für Wohnraum (Baugebiet in denen das Wohnen gemäß BauNVO allgemein oder ausnahmsweise zulässig ist) sollen 30 % der Geschossflächen im Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens 12 Wohneinheiten umfasst.

Weiterhin sollen 30 % der Wohnbauflächen für Einfamilienhäuser (Doppel- und Reihenhäuser) für den geförderten Eigenheimbau gesichert werden, wenn mehr als 12 Wohneinheiten entstehen. Dies gilt auch bei der Aufteilung von Grundstücken in Miteigentumsanteile und der Bildung von Sondereigentum an einzelnen Einfamilienhäusern.

Gegenüber der bisher verwendeten Formulierung „bei der Schaffung neuer Baugebiete“ wurde der Beschlusstext zur rechtlichen Klarstellung konkretisiert.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Regelung zu den Quoten und Schwellenwerten gilt ab dem Beschluss für alle neuen Projekte. Bereits laufende Projekte, für die noch vor dem Beschluss eine konkrete Planung vorlag bzw. eingeleitet wurde (z. B. ein städtebaulicher Wettbewerb oder eine Grundzustimmungserklärung) sind davon ausgenommen und es findet gemäß Stadtratsbeschlüssen vom 27.11.2014 und 26.04.2018 die bisherige Quotenregelung Anwendung.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch das Absenken der Schwellenwerte ggf. ein höherer Beratungs- und Vergabeaufwand in der Abteilung Wohnungswesen entstehen wird. Bleibt die Zahl der Bauvorhaben so hoch wie in den Jahren zuvor, wird ein zusätzlicher Personalbedarf im Sozialamt erforderlich.

## 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

*nein*

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

*ja\**

*nein\**

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

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Verwaltung wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Juni UVPA vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Dr. Dees schlägt folgende Variante vor:

Zukünftig immer ab 18 Wohneinheiten, 30% geförderten Wohnungsbau zu verlangen. Unabhängig davon, ob es sich um gefördertes Eigenheim oder geförderten Mietwohnungsbau handelt.

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch der Verwaltung wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Juni UVPA vertagt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Dr. Dees schlägt folgende Variante vor:

Zukünftig immer ab 18 Wohneinheiten, 30% geförderten Wohnungsbau zu verlangen. Unabhängig davon, ob es sich um gefördertes Eigenheim oder geförderten Mietwohnungsbau handelt.

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 19**

**611/146/2023**

**Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion:  
Prüfung eines temporären Parkhauses am Großparkplatz**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die CSU- und die SPD-Fraktion beantragen zusätzlichen Parkraum durch ein temporäres Parkhaus auf dem Großparkplatz zu schaffen. Im bestehenden öffentlichen Parkhaus befanden sich zum Zeitpunkt November 2022 239 Stellplätze, wovon ein Teil der Stellplätze auch an das Universitätsklinikum Erlangen und an private Pächter vermietet sind. Das bestehende Parkhaus muss zum 30. April 2023 gesperrt werden. (Vgl. Vorlage 66/154/2023). Die sog. KlinikLinie startet am Großparkplatz und ist ein essentielles Element zur Entlastung der nördlichen Altstadt bei gleichzeitiger Sicherstellung einer hervorragenden Erreichbarkeit des Klinikums für Mitarbeitende und Besucher und schafft eine attraktive Alternative zum Auto. Dieses Konzept soll durch die Einführung einer kostenlosen Tarifzone für den ÖPNV in der gesamten Innenstadt unterstützt werden.

Ein temporäres Parkhaus kann ein möglicher Ersatz für das bestehende Parkhaus sein sowie für die gemäß Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan (VEP) zu verlagernden Stellplätze aus der Innenstadt.

Auszug aus dem VEP 2030 Langfassung

Die Verlagerung von Stellplätzen aus der Innenstadt (östlich der Bahnlinie) auf den Großparkplatz wurde im Rahmen des VEP Erlangen vom Stadtrat 2021 beschlossen (613/062/2020):

„Der Großparkplatz stellt einen wesentlichen Anteil des Parkraumes für die Erlanger Innenstadt zur Verfügung. Von Vorteil ist seine verkehrsgünstige Lage mit guter Anbindung an

die Autobahn A73. Es bietet sich daher an, hier mehr Stellplätze einzurichten, um die Innenstadt zu entlasten. Damit der Standort aber angenommen wird, sollten attraktive und umwegfreie fußläufige Verbindungen in die Innenstadt geschaffen werden. Wichtig ist auch die ausreichende Erschließung der nördlichen und östlichen Innenstadt durch den ÖPNV.“

Der VEP 2030 empfiehlt eine Verdichtung der Parkplätze durch eine mehrstöckige Parkierungseinrichtung auf dem Großparkplatz. Damit könnte das flächenhafte Parken auf dem Großparkplatz reduziert werden, so dass Potenziale für andere, höherwertige Nutzungen frei werden (siehe im Weiteren 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen: Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“).

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

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

Im Bereich Großparkplatz sind bestehende, umliegende Nutzungen sowie eine Vielzahl von Projekten und Planungen zu beachten:

### **Wirksamer Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan 2003 (FNP)**

*(siehe Anlage 1)*

Im FNP wird das Gebiet mit der baulichen Nutzung „Gemischte Baufläche“ mit Parkfläche und Parkhaus dargestellt. Im Norden befindet sich eine infrastrukturelle Fläche für die Abwasserbeseitigung.

Fazit

Der Bereich des Großparkplatzes ist für den ruhenden Verkehr vorgesehen.

### **Rechtsverbindlicher Bebauungsplan**

*(siehe Anlage 2)*

Im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 200 „Großparkplatz Innenstadt“ wird dieser als öffentliche Verkehrsfläche, insbesondere für den ebenerdigen ruhenden Verkehr festgesetzt.

Im Jahr 1981 wurde eine Bebauungsplanänderung mit dem 1. Deckblatt rechtsverbindlich. Dieses setzt ein Parkhaus von max. drei Vollgeschossen fest. Das auf dieser Grundlage errichtete Parkhaus musste unterdessen zum 30. April 2023 gesperrt werden.

Fazit

Die Errichtung eines temporären Parkhauses wäre ohne eine Änderung des Bebauungsplanes nur am Standort des bestehenden Parkhauses möglich.

### **Straßenrechtliche Widmung lt. BayStrWG**

*(siehe Anlage 3)*

Mit der Widmung wird ein Nutzungstatbestand der Straße für die Allgemeinheit geschaffen und die kennzeichnende Verkehrsfunktion der Straße festgelegt.

Die ebenerdigen Parkflächen und der Busbahnhof sind als „Ortsstraße“ gewidmet und enthalten somit die Eigenschaft einer „öffentlichen Straße“.

Nur das bestehende Parkhaus befindet sich auf einer nicht gewidmeten Fläche.

#### Fazit

Um Parkplätze an bestimmte Nutzer\*innen vermieten zu können, wäre – ohne Änderung der Widmung – nur der Standort des bestehenden Parkhauses in Betracht zu ziehen.

#### **BAB A73**

*(siehe Anlage 4)*

Der heutige Großparkplatz reicht bis zur Böschung der Bundesautobahn A73. Der Großparkplatz liegt somit innerhalb der 40m Bauverbotszone sowie im 100m Baubeschränkungsbereich gemäß §9 FStrG.

#### Fazit

Die Entwicklung eines temporären Parkhauses wäre ohne Weiteres nur im östlichen Teil des Großparkplatzes möglich. Für die Bebauung im westlichen Teil müssten Abstimmungen mit der Autobahn GmbH des Bundes sowie dem Fernstraßen-Bundesamt geführt werden, um eine Zustimmung für die Errichtung eines temporären Parkhauses zu erreichen. Gleiches gilt für alle anderen baulichen Anlagen.

#### **Regenüberlaufbecken**

*(siehe Anlage 4)*

Im Norden des Großparkplatzes befindet sich ein unterirdisches Regenüberlaufbecken (RÜB) sowie Schachtflächen der Kanalisation. Diese müssen berücksichtigt werden und dürfen in der gesamten Fläche nicht überbaut werden. Die Standsicherheit dieser Kanäle durch eine Errichtung von Gebäuden o.ä. darf nicht beeinträchtigt werden. Weiterhin muss gewährleistet werden, dass die öffentlichen Entwässerungseinrichtungen (= RÜB und Kanäle) für das Betriebspersonal und für Betriebsfahrzeuge zu jeder Zeit zugänglich sind.

#### Fazit

Die Flächen des Regenüberlaufbeckens und der bestehenden Kanäle sind von einer Überbauung (auch durch ein temporäres Parkhaus) freizuhalten.

#### **Stadtentwicklungsprojekt „Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt“**

*(siehe Anlage 5)*

Die Stadt Erlangen beabsichtigt, auf der Fläche des Großparkplatzes westlich der Innenstadt ein neues Stadtquartier in zentraler Lage zu entwickeln. Es soll auf der Fläche ein innovatives, nachhaltiges Stadtentwicklungsprojekt verwirklicht werden, mit dem die städtische und stadträumliche Identität gestärkt wird. Ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb zur Entwicklung des Quartiers wurde im Jahr 2020 von der Stadt ausgelobt. Das Preisgericht hat am 17.07.2020 die Arbeit vom Planungsbüro scheuven + wachen plus Planungsgesellschaft mbH mit dem 1. Preis ausgezeichnet, seit Juli 2021 wird der städtebauliche Rahmenplan ausgearbeitet. Eine Vorlage zur Regnitzstadt ist seitens der Verwaltung zum Ende des 2. Quartals 2023 vorgesehen.

Mit dem neuen Stadtquartier soll ein Impuls zur Stärkung der Erlanger Innenstadt und der Altstadt gesetzt werden. Auf gemischten Bauflächen mit Handel-, Gewerbe-, und Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnangeboten soll ein vielfältiges, urbanes Quartier entstehen.

Das neue Stadtquartier soll eine Neuordnung der Mobilität ermöglichen. Als wichtige Drehscheibe für alle Verkehrsarten (inklusive Stadtumlandbahn) sollen attraktive und bequeme Umsteigebeziehungen geschaffen werden. Eine hochwertige Vernetzung sowohl in den Wiesengrund als auch in die Altstadt soll entstehen. Zudem wird die Funktion des heutigen Großparkplatzes künftig durch dauerhafte Parkhäuser aufgegriffen.

#### Fazit

Die geplanten Baufelder sind in der Planung eines temporären Parkhauses zu berücksichtigen. Der voraussichtlich erste Bauabschnitt beinhaltet die zwei Baufelder nördlich und südlich der Stadt-Umland-Bahn. Die Bebauung des nördlichen Bereiches erfolgt in den nachfolgenden Bauabschnitten. Die Errichtung eines temporären Parkhauses ist in einem späteren Bauabschnitt (im nördlichen Bereich) zielführend.

#### **Stadt-Umland-Bahn (StUB)**

*(siehe Anlage 5)*

Die geplante Stadt-Umland-Bahn bildet eine Verbindung nach Herzogenaurach und Nürnberg. Für den zweiten Bauabschnitt der StUB und für mögliche betriebliche Störungen benötigt die Straßenbahn eine Wendemöglichkeit im Bereich des Großparkplatzes. Die Wendeschleife befindet sich auf dem westlichen Vorplatz der Bahn und umfährt zukünftig einen Baukörper. Die Stadt-Umland-Bahn wird die Bundesautobahn A73 nach Westen am Großparkplatz queren.

#### Fazit

Im südlichen Teil des Großparkplatzes sind Baumaßnahmen für die StUB zu beachten. Aufgrund der zeitlichen Abfolge bietet sich dieser Bereich für die Errichtung eines temporären Parkhauses nicht an.

#### **Zusammenfassung**

Aufgrund der Vielzahl der aufgezeigten Rahmenbedingungen ist aus Sicht der Verwaltung nur der Bereich im Nord-Osten des Großparkplatzes (Standort bestehendes Parkhaus) für die Errichtung eines temporären Parkhauses zielführend.

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

*(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)*

Vor diesem Hintergrund wäre nach Abbruch des vorhandenen Parkhauses die Errichtung eines temporären Parkhauses mit mehreren Ebenen nur in den potentiellen Baufeldern der Regnitzstadt *(siehe Anlage 6)* zielführend. Hierbei würden sich auf einer Ebene überschlägig 230 Stellplätze ergeben. Auf Grundlage des bestehenden Baurechtes sind mind. drei Ebenen zulässig. In der Summe wären dies ca. 690 Stellplätze.

Der Parkhausbau könnte in modularer Bauweise ausgeführt werden, ist flexibel an die örtlichen Gegebenheiten anpassbar und wird zeitlich auf einige Jahre begrenzt. Plattenelemente werden als Stahlbetonverbundplatten im Werk vorgefertigt und werden dann vor Ort aufgebaut. Nach Beendigung der Nutzungszeit ist ein Rückbau mit zusätzlichen Kosten verbunden.

Für ein Parkhaus können Referenzkosten von ca. 17.000 € pro Stellplatz angenommen werden (Abhängig von Ebenen, Größe, Erschließung etc.; Basis: unverbindliche Marktabfrage)

bei Herstellern und Bauherren). Das entspräche bei einer in der jetzigen Phase unterstellten Kostenspanne von +/- 20 % ca. 3.128.00 bis 4.692.000 € pro Ebene mit ca. 230 Stellplätzen; für die o.g. drei Ebenen mit ca. 690 Stellplätzen wären dies entsprechend ca. 9.384.000 € bis ca. 14.076.000 €. Nach heutiger Planung erfolgt die bauliche Umsetzung des nördlichen Bereiches der Regnitzstadt in ca. 10-15 Jahren, damit liegt die beabsichtigte Nutzungsdauer des temporären Parkhauses bei ca. mindestens 10 Jahren. Bei einem temporären Parkhaus würde sich die Abschreibungsdauer an der steuerrechtlichen AfA-Tabelle (30 Jahre +) orientieren.

Der Refinanzierungszeitraum wird aufgrund eines „temporären“, somit zeitlich begrenzten Parkhauses, eingeschränkt. Die Abschreibungsdauer verkürzt sich und dadurch ist mit einer entsprechenden höheren jährlichen Belastung des Haushaltes zu rechnen.

Für Planung und Errichtung müssten Haushaltsmittel für das Jahr 2024ff beantragt werden. Vor dem Hintergrund der personellen Ressourcen wird im Weiteren auch zu prüfen sein, ein temporäres Parkhaus durch einen Generalunternehmer/ -übernehmer planen und errichten zu lassen.

Eine Option wäre, einen privaten Dritten mit dem Planen, Bauen und Betreiben eines temporären Parkhauses zu betrauen. Aus Sicht der Verwaltung wird diese Option nicht befürwortet, da hierdurch für die Entwicklung der Regnitzstadt die Stadt in ihrer Handlungs- und Entscheidungsfreiheit durch vertragliche Beziehungen sachlich und zeitlich stark eingeschränkt würde. Darüber hinaus ergäbe sich auch für einen privaten Dritten auf Grund des zeitlich begrenzten Betriebes des Parkhauses zur Refinanzierung die Notwendigkeit einer Erhebung von überdurchschnittlichen, vermutlich nicht marktgerechten Preisen im Vergleich zu städtischen und sonstigen privaten Stellplatzangeboten in der Innenstadt (Parkhäuser, Tiefgaragen). Eine denkbare Quersubventionierung durch Verwendung von Mitteln der Stellplatzablässe als Investitionskostenzuschuss wird angesichts der nicht gegebenen Dauerhaftigkeit des Vorhabens ebenfalls nicht befürwortet.

Für die Abbruchplanung des bestehenden Parkhauses muss bis spätestens Sommer/Herbst 2023 eine grundlegende Entscheidung vorliegen, um die Wiederherstellung der Abbruchfläche im Rahmen der Ausschreibung berücksichtigen zu können.

Eine alternative Handlungsoption zur Errichtung eines temporären Parkhauses wäre die Herstellung einer ebenerdigen Parkierungsfläche anstelle des bestehenden Parkhauses. Auf dieser Fläche könnten in etwa genauso viele Stellplätze hergestellt werden, wie zum Zeitpunkt November 2022 im bestehenden Parkhaus zur Verfügung standen (ca. 270 Stellplätze). Aus Sicht der Verwaltung ist diese Anzahl für die dargestellten Anforderungen des Großparkplatzes gleichwohl gering.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja\*
- nein\*

\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion „Temporäres Parkhaus am Großparkplatz Innenstadt“ ist damit bearbeitet.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

### **Ergebnis/Beschluss:**

3. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Antrag Nr. 295/2022 der CSU- und der SPD-Fraktion „Temporäres Parkhaus am Großparkplatz Innenstadt“ ist damit bearbeitet.

### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 7 gegen 0

## **TOP 20**

611/148/2023

### **Bebauungsplan Nr. 472 - Geh- und Radweg Haundorf-Häusling - mit integriertem Grünordnungsplan hier: Billigungsbeschluss**

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

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

##### **a) Anlass und Ziel der Planung**

Durch den geplanten Geh- und Radweg soll eine wichtige Verbindung zwischen Erlangen und Haundorf bzw. Herzogenaurach, insbesondere dem Wohn- und Gewerbegebiet Herzo Base geschaffen werden.

Gemäß einer Radverkehrszählung aus dem Jahr 2015 wird die Haundorfer Straße zwischen Häusling und Haundorf von rund 500 Radfahrern pro Tag befahren. Auf dem Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchstadt zwischen Haundorf und der BAB A3 wurde die Fuß- und Radwegeverbindung südlich parallel zur Kreisstraße ERH 3 bereits vor einigen Jahren hergestellt. Auf Erlanger Stadtgebiet ist dies noch nicht erfolgt.

Durch den laufenden Ausbau der BAB A3 auf zukünftig sechs Spuren wird im Zuge des Umbaus der Autobahnbrücke zwischen Haundorf und Häusling die Unterführung verbreitert und somit Platz für die neue Geh- und Radwegverbindung geschaffen.

Durch die Schaffung einer durchgängigen asphaltierten Geh- und Radwegverbindung von Häusling nach Haundorf werden die überörtlichen Wegeverbindungen und die Verkehrssicherheit verbessert sowie die Umweltbeeinträchtigungen durch eine Erhöhung der Anzahl der Fahrradfahrer und die Reduzierung der Kfz-Fahrten verringert.

Mithilfe des Bebauungsplans bietet sich die Möglichkeit, den erforderlichen Grunderwerb für die Flächen, die sich bisher nicht im Eigentum der Stadt Erlangen befinden, in letzter Konsequenz durch ein Enteignungsverfahren sicherzustellen.

##### **b) Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich umfasst das Grundstück mit der Fl.-Nr. 235/1 und Teilflächen der Grundstücke mit den Fl.-Nrn. 531, 532 und 533 der Gemarkung Kosbach. Die Größe des Planbereiches beträgt ca. 0,29 ha (siehe Anlage 1).

##### **c) Planungsrechtliche Grundlage**

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan von 2003 (FNP) ist die Geh- und Radwegverbindung als überörtliche und örtliche Hauptradweg/-strecke dargestellt. Der Bebauungsplan ist aus dem FNP entwickelt. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

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

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

Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 472 der Stadt Erlangen – Geh- und Radweg Haundorf-Häusling – mit integriertem Grünordnungsplan.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

### **a) Verfahren**

#### Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) hat am 19.05.2020 beschlossen, für den geplanten Geh- und Radweg zwischen Haundorf und Häusling den Bebauungsplan Nr. 472 der Stadt Erlangen nach den Vorschriften des BauGB aufzustellen.

#### Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB hat in der Form stattgefunden, dass vom 02.07.2020 bis einschließlich 03.08.2020 Möglichkeit zur Einsicht und Stellungnahme gegeben wurde. Zum Vorentwurf des Bebauungsplans ist keine Stellungnahme eingegangen.

#### Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB hat in der Zeit vom 07.03.2022 bis einschließlich 08.04.2022 stattgefunden.

Die vorgebrachten Stellungnahmen wurden geprüft und haben zu geringen Änderungen und Ergänzungen der Planung geführt. Die Einzelheiten können der tabellarischen Übersicht in der Anlage 2 entnommen werden.

### **b) Städtebauliche Ziele**

Ziel der Planung ist die Schaffung einer sicheren Wegeverbindung für Pendler und Freizeitsuchende zwischen Haundorf und Häusling.

### **c) Umweltprüfung**

Für die Belange des Umweltschutzes wurde eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt. Die Ergebnisse wurden im Umweltbericht beschrieben und bewertet.

#### Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Mit der Schaffung der bauplanungsrechtlichen Grundlagen für den Bau des Geh- und Radweges ist ein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung verbunden. Eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung hat ergeben, dass der Ausgleich nicht vollständig im Gebiet erbracht werden kann, weshalb der verbleibende Ausgleich auf einer externen Fläche erfolgen wird.

#### Zusammenfassung Umweltbericht

Um die durch die Planung entstehenden Auswirkungen auf die Umwelt zu beurteilen, wurde der momentane Zustand der relevanten Schutzgüter untersucht, und eine Prognose für Ihre Entwicklung im Planungsfall erstellt.

Die Störung der Tier- und Pflanzenwelt ist als gering zu bewerten, da die Nutzung nur auf den relativ kurzen und nur 3,00 m breiten Fuß- und Radweg beschränkt ist.

Seltene und schutzwürdige Biotope, Böden oder sonstige Bereiche mit besonderen ökologischen Funktionen werden von dem geplanten Bau des Geh- und Radweges nicht in Anspruch genommen.

Im Bereich des geplanten Radweges sind bis auf die Auswirkungen durch die Versiegelung keine weiteren Umweltauswirkungen zu erwarten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich durch die Realisierung des Bebauungsplans keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Insgesamt wird sich die Erholungsfunktion im Plangebiet und die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs über das Plangebiet hinaus wesentlich verbessern.

#### 4. Klimaschutz

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden Umwelt- und Klimaaspekte durch die Ausarbeitung eines Umweltberichts einer eingehenden Betrachtung zugeführt.

#### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:

Grunderwerb		bei IPNr.: 541.324
Errichtung	ca. 250.000 €	bei IPNr.: 541.837 für 2025 sind derzeit für 2025 vorgesehen

Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden bzw. vorgesehen auf IvP-Nr. 541.324 / 541.837  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 472 der Stadt Erlangen – Geh und Radweg Haundorf-Häusling – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 16.05.2023 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist durchzuführen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 472 der Stadt Erlangen – Geh und Radweg Haundorf-Häusling – mit integriertem Grünordnungsplan in der Fassung vom 16.05.2023 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) öffentlich auszulegen.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist durchzuführen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

**TOP 21**

**611/155/2023**

**1. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 und 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 317 - Wohnen im Kerngebiet Nürnberger Straße - hier: Aufstellungsbeschluss**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

**a) Anlass und Ziel der Planung**

In einem gemeinsamen Fraktionsantrag Nr. 157/2021 beantragten die CSU- und SPD-Fraktionen des Erlanger Stadtrates, dass die Erlanger Innenstadt als zentraler Ort der Begegnung mit vielfältigen Nutzungen unter den heutigen und zukünftigen Veränderungsprozessen erhalten bleiben soll. Entsprechend der Zielsetzung einer gewünschten stärkeren Durchmischung und Flexibilisierung wurde untersucht, ob in Teilbereichen der Erlanger Innenstadt eine Wohnnutzung ermöglicht werden kann und inwiefern dies zielführend und rechtlich umsetzbar wäre. Im Ergebnis (Vorlagennr.: 611/094/2021) wurde aufgezeigt, dass unter anderem für den Bebauungsplan Nr. 317 und den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 im Bereich der zentralen Achse der Erlanger Innenstadt die Steuerung einer Wohnnutzung zur Nutzungsmischung aus städtebaulicher Sicht sinnvoll ist. Zu diesem Zweck sollen die beiden Bebauungspläne geändert werden. In den als Kerngebiet (MK) festgesetzten Bereichen der Nürnberger Straße soll eine Wohnnutzung jedoch auch künftig nur untergeordnet zulässig sein, damit die weitere Ausübung der

zentrenrelevanten Bestandsnutzung nicht gefährdet wird. Der Schwerpunkt der Nutzung soll daher weiterhin im gewerblichen Bereich liegen.

Darüber hinaus ist eine Neubebauung für die Grundstücke Nürnberger Straße 21 und 23 (Fl. Nr. 1025 und 1026, Gem. Erlangen) geplant. Der Eigentümer der Flächen beabsichtigt die Errichtung eines gemischt genutzten Gebäudes mit Gewerbe und Wohnen ab dem 2. Obergeschoss.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 383 sowie der Bebauungsplan Nr. 317 sollen dahingehend geändert werden, dass ab dem 2. Obergeschoss eine Wohnnutzung ausnahmsweise zulässig ist und eine geringfügige Änderung des Maßes der baulichen Nutzung für die Flächen westlich der Nürnberger Straße ermöglicht wird. Es handelt sich hierbei um eine Feinsteuerung des vorhandenen Baurechts. Eine Veränderung der derzeit festgesetzten Gebietsart „Kerngebiet“ beispielsweise zu einem Urbanen Gebiet ist hierbei nicht erforderlich und zielführend. Mit der ausnahmsweisen und einer nur untergeordneten Zulässigkeit von Wohnen kann eine Nutzungsdurchmischung des Gebiets gefördert, der Gebietserhaltungsanspruch des Kerngebiets für die bestehenden Nutzer jedoch weiterhin gewährleistet werden. Zusätzlich unterstützt die gezielte Anordnung von Wohnen ab dem 2. Obergeschoss die angestrebte Leitlinie der Bebauungspläne, die Erdgeschosszone als zentralen Verkaufsbereich zu erhalten. Die Festsetzung eines Urbanen Gebiets, in welchem eine Wohnnutzung grundsätzlich allgemein zulässig ist, würde an diesem Standort dem bauplanungsrechtlichen Gebietserhaltungsanspruch und dem Ziel der Stärkung des zentralen Geschäftsbereichs widersprechen.

Die Änderung der Bebauungspläne erfolgt im vereinfachten Verfahren, da die bestehenden Bebauungspläne nur geringfügig verändert werden und dabei die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.

## **b) Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke Flst. Nrn. 1020/3, 1020/4, 1020/6, 1023/2, 1025, 1026, 1043/3, 1043, 1044/1, 1044, 1045, 1046/2, 1046/8, 1047/2, 1047, 1048 der Gemarkung Erlangen. Er hat eine Größe von ca. 1,72 ha.

## **c) Planungsrechtliche Grundlage**

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als gemischte Baufläche dargestellt. Das 1. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 und das 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 317 stehen der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich. Die Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 383 der Stadt Erlangen – Güterbahnhofstraße – betrifft nicht den Vorhaben- und Erschließungsplan.

## **d) Rahmenbedingungen**

- Mit der Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 383 und des Bebauungsplans Nr. 317 wird ein rechtlicher Rahmen geschaffen, der das Wohnen ab dem 2. Obergeschoss ausnahmsweise ermöglicht.
- Der Schwerpunkt der Nutzungen in den Kerngebieten liegt weiterhin im gewerblichen Bereich, vor allem zur Sicherung der innenstadtrelevanten Nutzungen im Erdgeschoss.
- Umsetzung des Beschlusses zur solaren Baupflicht.
- Umsetzung des Einzelhandels- und Vergnügungstättenkonzepts.

### **e) Städtebauliche Ziele**

Mit dem 1. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen – Güterbahnhofstraße – und dem 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 317 der Stadt Erlangen – Henkestraße Süd – soll die Erlanger Innenstadt als zentraler Ort der Begegnung mit vielfältigen Nutzungen erhalten bleiben. Das städtebauliche Ziel, die Wohnnutzung ab dem 2. Obergeschoss in den festgesetzten Kerngebieten ausnahmsweise zu ermöglichen, geht mit dem übergeordneten Ziel einher, eine gemischte Nutzung der Innenstadt zu fördern und die gewerbliche Bestandsnutzung in der Erdgeschosszone zu sichern. Daher ist eine entsprechende Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung sowie eine geringfügige Anpassung des Maßes der baulichen Nutzung vorgesehen.

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

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

Aufstellung des 1. Deckblattes zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen – Güterbahnhofstraße – und des 4. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 317 der Stadt Erlangen – Henkestraße Süd –. Mit den Deckblättern soll der rechtsverbindliche vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 383 sowie der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 317 teilweise ersetzt werden.

## **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

### **a) Änderung**

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 383 der Stadt Erlangen – Güterbahnhofstraße – und des Bebauungsplans Nr. 317 der Stadt Erlangen – Henkestraße Süd – für das Gebiet nördlich der Sedanstraße, östlich und westlich der Nürnberger Straße und südlich der Güterhallenstraße sowie Henkestraße nach den Vorschriften des BauGB.

### **b) Beteiligung der Öffentlichkeit**

Da die Aufstellung im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB erfolgt, wird von der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt während der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

### **c) Beteiligung der Behörden**

Die Aufstellung erfolgt im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Von der frühzeitigen Beteiligung der Behörden wird abgesehen.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt während der öffentlichen Auslegung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

### **d) Umweltprüfung**

Da die Aufstellung im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB erfolgt, entfällt die Umweltprüfung.

## **4. Klimaschutz**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird in der Begründung auf mögliche Folgen und Auswirkungen auf das Klima eingegangen.

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen – Güterbahnhofstraße – und der Bebauungsplan Nr. 317 der Stadt Erlangen – Henkestraße Süd – sind für das Gebiet nördlich der Sedanstraße, östlich und westlich der Nürnberger Straße und südlich der Güterhallenstraße sowie Henkestraße, durch das 1. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 und das 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 317 nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ändern (siehe Anlage 1).

Die Änderung erfolgt im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden wird abgesehen.

### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

### Ergebnis/Beschluss:

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 383 der Stadt Erlangen – Güterbahnhofstraße – und der Bebauungsplan Nr. 317 der Stadt Erlangen – Henkestraße Süd – sind für das Gebiet nördlich der Sedanstraße, östlich und westlich der Nürnberger Straße und südlich der Güterhallenstraße sowie Henkestraße, durch das 1. Deckblatt zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 383 und das 4. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 317 nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ändern (siehe Anlage 1).

Die Änderung erfolgt im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB. Von der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden wird abgesehen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

**TOP 22**

**611/158/2023**

**5. Dbl. zum Bebauungsplan Nr. 402 – Nahversorgungszentrum Odenwaldallee – mit integriertem Grünordnungsplan  
hier: Zustimmung zum Bebauungsvorschlag und weiteres Vorgehen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ziel der Planung ist die Schaffung eines neuen, zeitgemäßen Nahversorgungszentrums. Die heutige Betreiberin hat gegenüber dem Vorhabenträger zum Ausdruck gebracht, dass aufgrund der geringen Größe und des schlechten Zustandes des derzeitigen Gebäudes ein dauerhafter Weiterbetrieb des derzeitigen Nahversorgers perspektivisch nicht zugesagt werden kann. Somit besteht die Gefahr, dass mittelfristig die wohnortnahe Versorgung der Bewohner\*innen Büchenbach Nord verlohren geht.

Aus diesem Grund soll mit dem 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 402 – Nahversorgungszentrum Odenwaldallee – die planungsrechtliche Grundlage zur Errichtung eines neuen, modernen Nahversorgungszentrum geschaffen werden. Um im gleichen Zuge dem Bedarf an neuen Wohnraum gerecht zu werden, sollen darüber hinaus freifinanzierte und EOF-Mietwohnungen mit insgesamt max. 5 Vollgeschossen entstehen.

Grundlage der Planung ist der 1. Preis des städtebaulichen Wettbewerbes aus dem Jahr 2019 und der überarbeitete Bebauungsvorschlag, der mit Beschluss 611/097/2021 durch den UVPA in der Sitzung am 29.03.2022 zuletzt zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und Öffentlichkeit wurde im 2. Halbjahr 2022 auf dieser Grundlage durchgeführt. Im Rahmen der Beteiligung, u.a. mit der öffentlichen Informationsveranstaltung am 17.10.2022, gab es Rückmeldungen und Stellungnahmen aus der Anwohnerschaft und aus den Stadtratsfraktionen.

Auf dieser Grundlage wurde der nun vorliegende Bebauungsvorschlag mit Stand vom 03.05.2023 (Anlage 1) ausgearbeitet. Die Änderungen des Bebauungsvorschlags umfassen im Wesentlichen:

- Reduzierung aller Hochpunkte auf max. 5 Vollgeschosse
- Rücksprung der Fassade im 5. Vollgeschoss nach West, Süd und Ost
- Vergrößerung der Grundfläche des Nahversorgungszentrum
- Verbreiterung des Durchganges

Als nächster Schritt soll nun der Entwurf des 5. Dbl. zum BP 402 erarbeitet und der städtebauliche Vertrag zum Vorhaben abgeschlossen werden.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 402 – Nahversorgungszentrum Odenwaldallee – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

## 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Bebauungsvorschlag mit Stand vom 03.05.2023 (Anlage 1) ist der weiteren Planung zugrunde zu legen. Auf dieser Grundlage wird der Entwurf des Bebauungsplans sowie der Städtebauliche Vertrag ausgearbeitet. Der Entwurf des Bebauungsplanes wird anschließend dem UVPA zur Billigung vorgelegt, um das Verfahren fortzusetzen (siehe Anlage 2). Der Städtebauliche Vertrag wird zusätzlich dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

## 4. Klimaschutz:

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden Umwelt- und Klimaaspekte durch die Ausarbeitung eines Umweltberichts einer eingehenden Betrachtung zugeführt.

## 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 Wunderlich schlägt vor, die Gestaltung der Fassade im Baukunstbeirat mit zu übernehmen.

### Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Bebauungsvorschlages mit Stand vom 03.05.2023 (Anlage 1) den Billigungsbeschluss vorzubereiten.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Wunderlich schlägt vor, die Gestaltung der Fassade, im Baukunstbeirat mit zu übernehmen.

**Ergebnis/Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des Bebauungsvorschlages mit Stand vom 03.05.2023 (Anlage 1) den Billigungsbeschluss vorzubereiten.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 7 gegen 0

**TOP 23**

613/224/2023

**Fürther Straße: Optimierte Nutzung von vorhandenen Parkplätzen für Patient\*innen und Anlieger\*innen**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im dargestellten Grünbereich in der Fürther Straße (s. Anlage 1) wurden Steinquader platziert, um das verkehrssicherheitsgefährdende Parken entlang und auf dem westseitigen Schutzstreifen zu unterbinden und die Grünfläche, die nach Flächennutzungsplan als Fläche mit besonderer Bedeutung für den Arten und Biotopschutz klassifiziert ist, zu sichern. An die Stadtverwaltung wurde herangetragen, dass nun für Patient\*innen der drei Arztpraxen (Hausnummer 55, 61H und 71) ein Parken in der Grünfläche nicht mehr möglich ist. Ebenso können Anlieger und Anwohner die Grünfläche nicht mehr als Parkraum nutzen. Die Verwaltung hat geprüft, welche Lösungsmöglichkeiten bestehen.

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

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

Die Verwaltung hat drei Möglichkeiten herausgearbeitet:

1. Herstellung des Zustandes von 2021:  
Dabei müssten die Steinquader wieder entfernt werden. Ebenso müsste der Schutzstreifen zwischen Tennenloher Straße und Eichholzstraße wieder entfernt werden. Das bedeutet, das Kfz-Parken auf einer Grünfläche, die nach Flächennutzungsplan als Fläche mit besonderer Bedeutung für den Arten und Biotopschutz klassifiziert ist, zuzulassen. Des Weiteren würde die städtische Hauptroute des Radverkehrs (Erlangen - Fürth) auf mind. 130

m unterbrochen werden. Es würde somit ein irregulärer Zustand wiederhergestellt, der nicht den anerkannten Regeln der Technik entspricht und die geltenden Maßstäbe an Verkehrssicherheit aus den Augen lässt. Genau deshalb wurde diese Situation in den letzten Jahren richtlinienkonform angepasst. Die Fürther Straße stellt für den Radverkehr eine wichtige Verbindungsachse dar (Städtische Haupttroute), der auf dem Schutzstreifen auch in Zukunft sicher geführt werden soll. Weitere Verbesserungsmaßnahmen auf dieser Route wurden und werden dem UVPA vorgelegt (z.B. 613/214/2023). Ein Verzicht auf diesen ist daher obsolet und ausreichende richtlinienkonforme Sicherheitsabstände zu den parkenden Fahrzeugen (z.B. wegen Öffnung von Türen) zwingend erforderlich.

2. Planung und bauliche Herstellung von Kfz-Parkplätzen im Grünbereich:  
Dabei ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zwischen Parkern und Schutzstreifen einzuplanen. Zudem ist ausreichend Platz für den Ausstieg auf der Beifahrerseite einzuplanen, z.B. in Form eines Gehweges. Dieser muss mindestens 1,50 m (z.B. wegen Barrierefreiheit) betragen. Das bedeutet, es ist in der Breite wie auch in der Tiefe ein massiver Eingriff in die Böschung vorzunehmen. Die Konstruktion im Abhang müsste mittels aufwendiger Stützenkonstruktion abgefangen werden. Der Unterbau muss entsprechend massiv hergestellt werden, um die Konstruktion im Oberbau tragen zu können. Wahrscheinlich muss zudem in private Grundstücke eingegriffen werden, um die Herstellung realisieren zu können. Eine gesicherte Querung der Fahrbahn ist nur auf einem Umweg über die lichtsignalgeregelte Kreuzung Fürther Straße/Tennenloher Straße möglich (mind. 80 m fußläufige Entfernung). Zudem stellen an dieser Stelle aussteigende und querende Personen sowie kreuzende Kfz trotz Sicherheitsräume eine Gefahr für sich selbst, für den Rad- und Kraftverkehr dar. Die Planung ist an dieser Stelle in ihrer Dreidimensionalität und ihren Sicherheitsanforderung dementsprechend sehr komplex, kostenintensiv und erst mittel- bis langfristig umsetzbar.
3. Optimierte Nutzung vorhandener Kfz-Parkplätze:  
Direkt vor der Hausnummer 61H sowie in ca. 100-130 m nördlicher Entfernung in der Fürther Straße bzw. westlicher Entfernung in der Tennenloher Straße befinden sich bereits Kfz-Parkplätze. Bei den nördlich gelegenen Kfz-Parkplätzen in der Fürther Straße ist werktags eine Parkzeitnutzung zwischen 8:00-18:00 Uhr für 1 Stunde angeordnet. Eine tageszeitliche Parkzeitbeschränkung, die sich auf die Zeit eines Arztbesuches oder Klärung eines Anliegens (zum Beispiel 90 Minuten) bezieht, kann auch für die Parkplätze direkt vor der Hausnummer 61H sowie in der Tennenloher Straße angeordnet werden. Außerhalb der Parkzeitbeschränkung können die Parkplätze von Anwohnern genutzt werden. Bei den vor der Hausnummer 61H befindlichen Parkplätzen ist keine Querung der Fahrbahn nötig. Bei den anderen Parkplätzen läuft die sichere Querung der Fahrbahn auf direktem Weg über die lichtsignalgeregelte Kreuzung Fürther Straße/Tennenloher Straße.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung merkt weiterhin an, dass sowohl Arztpraxen als auch Anwohner auf ihren Grundstücken einen Stellplatznachweis zu führen haben. Die Bereitstellung von Kfz-Parkplätzen für diese Belange auf städtischer Fläche ist keine kommunale Aufgabe und an dieser Stelle nur mit dem geschilderten Mehraufwand möglich, der dann von der Allgemeinheit finanziert werden müsste. Aus Kosten-Nutzen-Gründen ist aus Sicht der Verwaltung daher die Lösungsmöglichkeit 3 „Optimierte Nutzung vorhandener Kfz-Parkplätze“ die eindeutig beste Lösung. Dadurch wird eine zusätzliche Versiegelung von Grünflächen vermieden und die vorhandene, versiegelte Fläche besser ausgenutzt.

### **4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\* *Optimierte Nutzung vorhandener Parkflächen und Vermeidung zusätzlicher Versiegelung für klimaschädliche Mobilitätsformen*
- ja, negativ\*
- nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*
- nein\*

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

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

**5. Ressourcen**

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

**Haushaltsmittel**

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

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Breun wird dieser Tagesordnungspunkt wird als Einbringung behandelt und in den Juni UVPA vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Breun schlägt folgende Variante 1A vor:

Es soll der Schutzstreifen, für Radfahrer, auf einer Länge von 150 m von der Kreuzung Fürther Straße/Tennenloher Straße in Richtung Süden entfernt werden.

Und an dieser Stelle die Parkplätze wiederhergestellt werden, somit würde der Schutzstreifen erst später beginnen.

Es wird zudem die Kurzparkzone als kritisch gesehen.

Herr Stadtrat Dr. Dees fragt an, ob das Parken an dieser Stelle schon immer unzulässig war.

**Abstimmung:**

vertagt

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

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Breun wird dieser Tagesordnungspunkt wird als Einbringung behandelt und in den Juni UVPA vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Breun schlägt folgende Variante 1A vor:

Es soll der Schutzstreifen, für Radfahrer, auf einer Länge von 150 m von der Kreuzung Fürther Straße/Tennenloher Straße in Richtung Süden entfernt werden.

Und an dieser Stelle die Parkplätze wiederhergestellt werden, somit würde der Schutzstreifen erst später beginnen.

Es wird zudem die Kurzparkzone als kritisch gesehen.

Herr Stadtrat Dr. Dees fragt an, ob das Parken an dieser Stelle schon immer unzulässig war.

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 24**

**614/059/2023**

**Bericht zur Aufhebung von Aufparkregelungen, Antrag Nr. 167/2022 des Seniorenbeirates**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Seniorenbeirat hat einen Bericht zum Stand der Umsetzung des Ziels „Aufhebung des Aufparkens“ aus dem „Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030“ (Punkt 5.7.2.2) beantragt. In den Straßen Innere Brucker Straße, Obere Karlstraße und teilweise in der Universitätsstraße wurden in der Vergangenheit Aufparkregelungen aufgelöst bzw. verringert.

In der Anlagenstraße werden im Laufe des Jahres 2023 die Parker auf die Straße gelegt.

Abt. 614 kann aus personellen Gründen dem Anliegen keine Priorität zumessen, weshalb eine Liste derzeit nicht existent ist.

Auch für die Zukunft kann dem Projekt keine Priorität zugemessen werden. Sofern im Rahmen anderer Projekte, insbesondere bei der Prüfung von Durchfahrtsbreiten für die Feuerwehr, Änderungen von Parkregelungen oder ähnliches, wird auch die Aufparkregelung entsprechend überprüft.

Anzumerken ist, dass bei jeder Änderung der Aufparkregelungen Parkplätze zwangsläufig wegfallen, da regelmäßig die Straßenbreite für Parkplätze nicht ausreicht.

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

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

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

ja, positiv\*

ja, negativ\*

nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

ja\*

nein\*

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

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird dieser Tagesordnungspunkt, in den Juni UVPA vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

### Abstimmung:

vertagt

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

### Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Richter wird dieser Tagesordnungspunkt, in den Juni UVPA vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

### Abstimmung:

vertagt

**TOP 25**

**31/147/2022**

**Effizienzhaus-40-Standard als Mindeststandard für Neubauten, Fraktionsantrag der SPD Nr. 61/2022**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Klimanotstand gebietet, im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten, Vorgaben zur Minimierung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen auszuschöpfen. Soweit Neubauten unverzichtbar sind, müssen negative Auswirkungen auf das Klima minimiert werden. Hierfür ist eine über die Bundesgesetzgebung hinausgehende Mindestanforderung an den Gebäudestandard erforderlich.

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

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

Die Verwaltung wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten bei Neubauten grundsätzlich als Mindeststandard den **Klimafreundlichen Neubau** für Wohngebäude und Nichtwohngebäude fordern.

Der Klimafreundliche Neubau ersetzt den bisherigen Standard 40 NH und erfordert Nachhaltige Bauweise und Energieeffizienz. Dies berücksichtigt ökologische, ökonomische sowie soziokulturelle Gesichtspunkte, um nachfolgenden Generationen eine intakte Umwelt und gleiche Lebenschancen hinterlassen zu können. Umwelt- und klimaschädliche Auswirkungen durch Neubauten, insbesondere durch die Auswahl von Baustoffen, gilt es durch Nachhaltige Bauweise zu minimieren.

Der Klimafreundliche Neubau (KFN) ist sehr weitgehend gleich dem Vorgänger Effizienzhaus 40 NH. Er ergänzt jedoch den ehemaligen Effizienzhaus 40 Standard mit zusätzlichen Auflagen einer nachhaltigen Bauweise. Dabei werden hohe Nachhaltigkeits- und Klimaschutzstandards gesetzt, da das Programm den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes in den Blick nimmt. Die Stufe Klimafreundliches Wohngebäude / Nichtwohngebäude wird erreicht, wenn ein Effizienzhaus 40 die Anforderung an Treibhausgasemissionen im Gebäudelebenszyklus des "Qualitätssiegels Nachhaltiges Gebäude PLUS" (QNG-PLUS) erfüllt und nicht mit fossilen oder biogenen Energieträgern beheizt wird.

Die bisherige Bau- und Förderpolitik hat sich fast ausschließlich auf den Energieverbrauch der Nutzungsphase (Betriebsphase) eines Gebäudes konzentriert. Aber es werden in allen Lebenszyklusphasen eines Gebäudes Rohstoffe und Energie verbraucht sowie CO<sub>2</sub> emittiert. Bevor ein Gebäude genutzt werden kann, muss es zuerst mal errichtet werden. Nach der Errichtung muss es instandgehalten und auch modernisiert werden. Und nachdem es genutzt wurde, muss es rückgebaut werden. Diese Lebenszyklusphasen eines Gebäudes werden im KFN berücksichtigt. Besondere Berücksichtigung findet hier auch die graue Energie, die es im Neubau zu minimieren gilt.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Stadtverwaltung wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten, insbesondere bei privatrechtlichen und städtebaulichen Verträgen die entsprechenden Mindestanforderungen

festsetzen. Abweichungen davon und die Gründe dafür sind den 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\*

#### 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:

H. Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen stellt folgenden Änderungsantrag:  
„KFW 40 Haus oder Passivhaus nach PHPP Standard“ aufzunehmen.

#### Abstimmung Änderungsantrag:

Der Antrag wurde mehrheitlich im UVPB nicht empfohlen.

Der Antrag wurde mehrheitlich im UVPA abgelehnt.

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten bei Neubauten grundsätzlich als Mindeststandard den durch die KfW definierten Standard **Klimafreundlicher Neubau (KFN) sowohl für Wohngebäude als auch Nichtwohngebäude** fordern.

2. Der Fraktionsantrag Nr. 61/2022 vom 17.03.2022 Effizienzhaus-40-Standard als Mindeststandard bei Neubauten ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

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

**Protokollvermerk:**

H. Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen stellt folgenden Änderungsantrag:

„KfW 40 Haus oder Passivhaus nach PHPP Standard“ aufzunehmen.

**Abstimmung Änderungsantrag:**

Der Antrag wurde mehrheitlich im UVPB nicht empfohlen.

Der Antrag wurde mehrheitlich im UVPA abgelehnt.

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Die Verwaltung wird im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten bei Neubauten grundsätzlich als Mindeststandard den durch die KfW definierten Standard **Klimafreundlicher Neubau (KFN) sowohl für Wohngebäude als auch Nichtwohngebäude** fordern.

2. Der Fraktionsantrag Nr. 61/2022 vom 17.03.2022 Effizienzhaus-40-Standard als Mindeststandard bei Neubauten ist damit bearbeitet.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 3 gegen 0

**TOP 26**

**31/188/2023**

**Sanierung Verrohrung Steinforstgraben zwischen Kosbacher Damm und Alterlanger See; Beschluss zur Sanierung mittels „Inlinerverfahren“ nach Durchführung einer Variantenbetrachtung 1 – 3 erstellt von GAUFF GmbH & Co. Engineering KG, Nürnberg**

Durch die Sanierung der Stahlrohrdurchlässe der Steinforstgrabenverrohrung im Bereich ab östlich der Kreuzung Kosbacher Damm bis zum Auslauf in den Alterlanger See wird bei den genannten Bauwerken die Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und die Verkehrssicherheit wiederhergestellt.

Auf Grund der vorhandenen Schädigungen innerhalb der bestehenden Stahlwellenrohre ist eine Baumaßnahme dringend erforderlich um Folgeschäden, an den über den Durchlässen liegenden fiskalischen sowie teilweise privaten Flächen, dauerhaft auszuschließen. Durch die offenen Stellen, Verrostungen und Schäden in der Struktur der Stahldurchlässe besteht die Gefahr von unkontrollierbarem Nachrutschen von Erdmaterial und in der Folge die Gefahr von Bodeneinbrüchen.

Zusammenfassend ist diese Maßnahme auf Grund der Verkehrssicherheit dringend erforderlich.

Die vorliegende Variantenuntersuchung (November 2022) stellt einen wichtigen Beitrag im Sinne einer ökologischen und wirtschaftlichen Sanierung der Verkehrsinfrastruktur und der Gewässersituation dar.

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Herbeiführung eines verkehrs- und standsicheren Bauwerkes unter Beachtung gesamtwirtschaftlicher und ökologischer Aspekte (Folgekosten, Nachhaltigkeit usw.).

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

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

Bei dem Projekt handelte es sich um die Sanierung und / oder Erneuerung der Stahlrohrdurchlässe (2x DN 1800) der Steinforstgrabenverrohrung im Bereich östlich der Kreuzung Kosbacher Damm bis zu dem süd-westlich liegenden Auslauf in den Alterlanger See und umfasst eine Länge von ca. 281 m.

Als Auftragsstufe 1 war die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit von zwei Varianten und einer Kombination aus beiden Varianten zu untersuchen:

Variante 1: Sanierung der Verrohrung mit Inlinerverfahren

Variante 2: Offenlegung des Grabens

Variante 3: Abschnittsweise Offenlegung des Grabens und Sanierung

**Planungsvorgaben:**

Bei der Planung der Varianten ist zu berücksichtigen, dass die sanierte Verrohrung in der Lage sein muss, bei einem Extremereignis (HQ1000), eine Wassermenge von 5 m<sup>3</sup>/s ableiten zu können.

Bei einer Offenlegung der Grabenverrohrung darf der private Grund, unter dem derzeit die Verrohrung teilweise verläuft, nicht beeinträchtigt werden. Die Belange der geplanten Stadt-

Umland-Bahn (StUb) sind zu berücksichtigen. Die bestehenden Mischwasserkanäle (EBE) die im südlichen Bereich der Verrohrung liegen, sind zu beachten.

### **Ergebnis:**

Die vorliegende Vorplanung durch Ingenieurbüro Gauff GmbH & Co. Engineering KG, Nürnberg vom November 2022 zeigt, dass eine Sanierung des Steinforstgrabens möglich ist und alle untersuchten Sanierungsvarianten technisch durchführbar sind.

Als günstigste Variante (Kostenstand 10/2022) erweist sich die Variante 1 „Sanierung der Steinforstgrabenverrohrung mit Inliner“ auf der Gesamtlänge von ca. 281 m.

Mit einer geschätzten Baukostensumme von 1.291.000 € (netto) liegt sie rund 24 % unter der nächstgünstigsten Variante 3 „Abschnittsweise Offenlegung des Grabens und Sanierung“ mit Baukosten in Höhe von 1.688.000 € (netto).

Im Vergleich zu Variante 2 „Offenlegung des Grabens“ mit Baukosten in Höhe von 2.166.000 € (netto) liegt die Variante 1 ca. 60 % günstiger.

Die Variante 2 „Offenlegung des Grabens“ stellt die teuerste Sanierungsmöglichkeit des Steinforstgrabens dar.

Diese Variante weist zwar durch die Offenlegung umweltrelevante Vorteile auf, jedoch sind diese insgesamt sehr gering. Die schwierigen Grabenöffnungsbedingungen, sehr steile Böschungen, senkrechte und betonierte Grabenwände, geringe Breite des Grabensystems und die tief liegende Grabensohle auf den ersten ca. 157 m der Grabenöffnung schränken hier sehr ein und führen zu hohen Kosten.

Somit stellt Variante 2 keine sinnvolle Wahllösung dar.

Die Variante 3 „Abschnittsweise Offenlegung und Sanierung“ aufbauend aus den Varianten 1 und 2, sieht vor, im ersten Bereich auf einer Länge von 157 m eine Sanierung mit dem Inlinerverfahren durchzuführen und auf der restlichen Länge von ca. 124 m die Öffnung der Verrohrung vorzunehmen.

Diese Variante weist zwar durch die teilweise Offenlegung umweltrelevante Vorteile gegenüber Variante 1 auf, jedoch sind diese insgesamt sehr gering. Die schwierigen Grabenöffnungsbedingungen, sehr steile Böschungen, senkrechte und betonierte Grabenwände mit einer Höhe von bis zu 3,5 m und zusätzliche eine betonierte Sohle über eine Strecke von ca. 21 m des offengelegten Bereichs schränken hier sehr ein und führen zu hohen Kosten.

Eine Ausführung als offener Graben würde zu Einschränkungen von möglichen Baustelleneinrichtungsflächen der StUB führen, zudem sind Sicherheitsabstände im Bereich des EBE Entlastungskanals zum offengelegten Graben einzuhalten, deren Machbarkeit erst Teil eines nächsten Planungsschrittes wäre.

Somit stellt auch Variante 3 keine sinnvolle Wahllösung dar.

Die Variante 1 „Sanierung der Verrohrung mit Inlinerverfahren“ wird daher als Vorzugslösung zur weiteren Planung und Umsetzung dem UVPA zum Beschluss vorgeschlagen.

Dem Stadtteilbeirat Alterlangen wurden die Ergebnisse der Untersuchungen bereits vorgelegt. Dieser hat in seiner öffentlichen Sitzung am 23.03.2023 mitgeteilt, dass der Stadtteilbeirat dem Vorschlag der Verwaltung folgt und der Variante 1 „Sanierung der Verrohrung mit Inlinerverfahren“ zustimmt.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

#### 4.

Unterhaltslast für die beiden Verrohrungen liegt gemäß Aufgabengliederungsplan bei Amt 31. Zur sinnvollen Nutzung der fachlichen Synergien werden derartige spezialisierte Maßnahmen im Rahmen der Amtshilfe für verschiedene Dienststellen der Stadtverwaltung durch Amt 66 umgesetzt. Die Umsetzung des Projektes ist nur unter der Voraussetzung der Umsetzung des von Amt 66, unabhängig von der anstehenden Amtshilfe, vorgesehenen Personalentwicklungskonzeptes grundsätzlich möglich.

#### 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.: 552.520  
2023: Planungsmittel **52.000 € (brutto)**  
2026: Baumittel **1.550.000 € (brutto)**

Sachkosten: € bei Sachkonto:

Personalkosten (brutto): € bei Sachkonto:

Folgekosten € bei Sachkonto:

Korrespondierende Einnahmen € bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt

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

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

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

Die Verwaltung wird beauftragt die Sanierung des Steinforstgrabens in Weiterführung der planerischen und baulichen Umsetzung der Variante 1 „Inlinersanierung der Steinforstgrabenverrohrung“ durchzuführen und die erforderlichen Investitionsmittel im Investitionsprogramm des Amtes 31 für 2026 anzumelden.

Die Umsetzung der Maßnahme wird entsprechend der personellen Möglichkeiten durch das Tiefbauamt der Stadt Erlangen in Amtshilfe für das Umweltamt als Baulasträger durchgeführt.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0

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

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

Die Verwaltung wird beauftragt die Sanierung des Steinforstgrabens in Weiterführung der planerischen und baulichen Umsetzung der Variante 1 „Inlinersanierung der Steinforstgrabenverrohrung“ durchzuführen und die erforderlichen Investitionsmittel im Investitionsprogramm des Amtes 31 für 2026 anzumelden.

Die Umsetzung der Maßnahme wird entsprechend der personellen Möglichkeiten durch das Tiefbauamt der Stadt Erlangen in Amtshilfe für das Umweltamt als Baulasträger durchgeführt.

#### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 3 gegen 0

## **TOP 27**

### **Anfragen**

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

#### **Anfragen Ö:**

Frau Stadträtin Breun fragt, warum in der Anschützstraße in Bruck, auf der nördlichen Seite, seit kurzem, ein Halteverbot besteht.

Frau Stadträtin Schenkel fragt nach dem aktuellen Stand der Anfrage aus dem Jahr 2020 zum Gebäude – Elektromobilitäts – Infrastruktur Gesetz.

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

#### **Anfragen Ö:**

Frau Stadträtin Breun fragt, warum in der Anschützstraße in Bruck, auf der nördlichen Seite, seit kurzem, ein Halteverbot besteht.

Frau Stadträtin Schenkel fragt nach dem aktuellen Stand der Anfrage aus dem Jahr 2020 zum Gebäude – Elektromobilitäts – Infrastruktur Gesetz.

## **Sitzungsende**

am 16.05.2023, 19:40 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....  
Oberbürgermeister  
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....  
Hubmann

### **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:**