

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

(UVP/009/2023)

über die 9. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 17.10.2023, 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

- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
9. Mitteilungen zur Kenntnis
- 9.1. "Sozialer Zusammenhalt" Büchenbach-Nord 2035: ISEK-Maßnahme Nr. 14a, Sichere Querung und Wegeverbindung über den Bimbach 610.3/062/2023
- 9.2. Bauplanungsrechtsnovelle 2023 - Gesetz zur Stärkung der Digitalisierung im Bauleitplanverfahren und zur Änderung weiterer Vorschriften 611/178/2023
- 9.3. Benennung von Straßen, Wegen und Plätzen;
hier: Erweiterung der Benennung Heerfleckenstraße 612/030/2023
- 9.4. 1.000-Bügel-Programm Innenstadt, hier: Evaluation des Programmjahres 2022/23 613/247/2023
- 9.5. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/215/2023
- 9.6. Ausloberpreis 2023 der Bayerischen Architektenkammer für die Stadt Erlangen PET/034/2023
- 9.7. Klimafonds der Metropolregion - Antrag der Grünen Liste Fraktion Nr. 194/2020 vom 29.09.2020" 31/211/2023

- Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
10. Installation von Photovoltaikanlagen auf Dächern der EStW; Antrag der Klimaliste Nr. 067/2023 III/039/2023
 11. Ausbau des Erlanger Stromnetzes - Grundlagen für den Zuwachs an Elektromobilität, Wärmepumpen und dezentraler Stromerzeugung schaffen; Antrag der CSU-Fraktion Nr. 096/2023 III/040/2023
 12. Stadtteil-Schule Büchenbach Nord: Erstes Rahmenkonzept und weiteres Vorgehen IV/038/2023
 13. Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg: Addendum 'Klimaschutz und Klimaanpassung' zur Masterplanung Südgelände; hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen 611/160/2023
 14. Erhöhte Gesamtkosten für die Durchführung des Wettbewerbs Quartier KuBiC / CEG 611/172/2023
 15. Herausnahme Gewerbegebiet Eltersdorf aus dem Flächennutzungsplan hier: Fraktionsantrag Nr. 165/2021 ÖDP Fraktion 611/177/2023
 16. Antrag 042/2023 der Klimaliste Erlangen: Schaffung von 70 neuen Lademöglichkeiten im Stadtgebiet Erlangen bis Ende 2024 613/248/2023
 17. Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung Eltersdorf 613/249/2023
 18. Antrag Nr. 046/2023 der SPD Fraktion: Berichtsantrag zum Stand der Ampelvorrangschaltung für den Rettungsdienst 613/250/2023
 19. Antrag aus der BÜV Anger Bruck, Landschaftsschutzgebiet Regnitzgrund 614/074/2023
 20. Stadt-Umland-Bahn (StUB)
Behandlung gegen 18:30 Uhr
 - 20.1. Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung im Bereich Arcaden Hier: Städtebauliche und verkehrliche Aufwertung der Güterhallenstraße (Arcadenvorplatz) 613/253/2023
 - 20.2. Bundesstraße B4 im Stadtgebiet Erlangen, Aktuelle Verkehrsbedeutung und weiteres Vorgehen 66/198/2023

- 20.3. Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach VI/216/2023
21. Anfragen

TOP 9

Mitteilungen zur Kenntnis

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

-

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

-

TOP 9.1

610.3/062/2023

"Sozialer Zusammenhalt" Büchenbach-Nord 2035: ISEK-Maßnahme Nr. 14a, Sichere Querung und Wegeverbindung über den Bimbach

Das ISEK Büchenbach-Nord 2035 greift die Ziele des Grünkonzeptes Erlangen auf und schlägt vor, für die Wohnbereiche zwischen Goldwitzerstraße und Frauenaauracher Straße eine direkte Verbindung zum angrenzenden Landschaftsbereich am Bimbach zu schaffen. Diese Maßnahme soll ebenso einer besseren Erschließung des Bolzplatzes an der Kernbergstraße dienen und damit in den genannten Wohnbereichen zu einer Entlastung der räumlich und hinsichtlich der erlaubten Nutzungszeiten sehr begrenzten Freiräume für Kinder und Jugendliche führen (vgl. ISEK Büchenbach-Nord 2035, S. 56, S. 62, S. 85, https://erlangen.de/uwao-api/faila/files/bypath/Dokumente/Bauen%20&%20Planen/Stadterneuerung/sg%20b%C3%BCchenbach%20-%20nord/02isek_56nord.pdf?tn=1&q=normal&s=list). Voraussetzung hierfür wäre die Schaffung einer sicheren Querung über den Bimbach sowie einer weiterführenden Wegeanbindung (vgl. Maßnahme 14a, ISEK Büchenbach-Nord 2035, S. 109).

In Abstimmungen mit den Ämtern 31, 41, 52, 66 und EB77, EBE hat Amt 61 die Anforderungen und Rahmenbedingungen für eine mögliche Querung über den Bimbach und eine weiterführenden Weg Richtung Bolzplatz an der Kernbergstraße geprüft.

Die Querung über den Bimbach und die erforderliche Zuwegung soll über das Grundstück Flur-Nr. 1165, GmGk. Büchenbach, südöstlich des Grundstücks Heckenweg 34 erfolgen. Das Grundstück wird durch den in südöstliche Richtung fließenden Bachlauf geteilt. In diesem Abschnitt gibt es bereits einen Pfad, der informell als Querung des Bimbach (vgl. Anlage 1 Bimbach - Informelle Querung und Wege sowie gelbe Route in Anlage 3 Bimbach Restriktionen) genutzt wird. Neben dieser Route (gelb) wurde eine alternative Route (Anlage 3: orange, alternative Route I) entlang des Adenauerringes für eine mögliche Zuwegung in Erwägung gezogen. Eine dritte Route (Anlage 3: rot, alternative Route II) entlang von Frauenaauracher Straße und Adenauerring wurde u.a. aufgrund von weiten Umwegen verworfen und wird im vorliegenden Sachbericht nicht weiter betrachtet.

Das Grundstück Flur-Nr. 1165 weist aufgrund von Topographie und naturräumlichen Bedingungen umfassende Restriktionen auf (vgl. Anlage 2 Ausschnitt Flächennutzungsplan, Anlage 3 Bimbach Restriktionen):

- Das Grundstück liegt im grünen, schmalen Bimbachtal, das als Landschaftsschutzgebiet festgelegt ist und als Überschwemmungsgebiet dient. (ID: LSG LSG-00340.11)
- Die Uferbereiche säumen Gewässerbegleitgehölze, Auwaldreste und Verlandungsvegetation sowie naturnahe Feldgehölze. Diese Flächen sind schützens- und erhaltenswert und somit in der städtischen Biotopkartierung erfasst. (siehe Biotopflächen Nr. ER-1204-013, ER-1122-022, ER-1123-005)
- Das Gebiet ist seit wenigen Jahren Biberlebensraum. Bäume können angenagt und der Bachlauf durch Bautätigkeiten des Bibers verändert werden.
- Die nördlichen Grundstücksflächen (Wiesen- und Gehölzfläche) liegen in einer Senke und dienen als Überflutungsbereiche bzw. Retentionsflächen. Der Bachlauf tritt in diesem Abschnitt und insbesondere im Frühjahr und nach Regenfällen regelmäßig über das Ufer.
- Auf der nördlichen Grundstücksfläche befinden sich zudem öffentliche Entwässerungseinrichtungen des EBE (Regenüberlaufbecken RÜB 20 mit Zu- und Ablaufkanälen sowie den entsprechenden Schachtbauwerken). Die Anlagen dürfen in ihrer Nutzung nicht beeinträchtigt werden.
- Im Bereich des Adenauerringes wird der Bachlauf mit zwei Rohren gefasst und mit einem Damm überdeckt.
- Der Durch- und Überfluss des anfallenden Bachwassers muss zu jeder Zeit gewährleistet werden und darf durch Einbauten nicht beeinträchtigt werden.
- Die Topographie ist unterschiedlich stark ausgeprägt.

Bauliche Voraussetzungen für eine Querung und Wegeanbindung und Eingriffe in den Landschaftsraum:

Für die gelbe Route gilt:

- Am potenziellen Bimbach-Übergang ist der südliche Uferbereich als Geländestufe eines Erosionshangs ausgeformt und das Gelände steigt sehr steil in südliche Richtung an. Der Höhenunterschied zum nördlichen Ufer beträgt in diesem Abschnitt bis zu mehreren Metern.
- Für eine sichere Querung des Bachlaufs wäre ein Brückenbauwerk erforderlich, das Senke und Bimbach überspannt, und den Durch- bzw. Überfluss des anfallenden Wassers gewährleistet. Für die Errichtung von Fundamenten etc. wären umfassende Eingriffe in den sensiblen Uferbereich notwendig.
- Eine Wegeanbindung wäre als städtischer Gehweg barrierefrei auszuführen (in der Regel mind. 1,5 m Gehwegbreite, nicht mehr als 3% Längsgefälle, liegt dieses bei 3 % bis 6 % müssen in Abständen von max. 10 m Verweilplätze eingerichtet werden, ebene Oberflächen, etc.). Um den Höhenunterschied zum südlichen Uferbereich zu überwinden, müsste der Weg als flache Rampe ausgebildet werden, der einen umfassenden Eingriff in den Hang erfordert.

Für die orange Route gilt:

- Die orange Route/ alternative Route I verläuft oberhalb der mächtigen Verrohrungen des Bimbach entlang des Adenauerringes. Hier ist die Böschung sehr steil und das Gelände müsste für einen Gehweg stark modelliert und die Verrohrungen überbrückt werden. Ein potenzieller Weg im unmittelbaren, flacheren Gelände würde unweigerlich vor den mächtigen Verrohrungen des Bimbachs vorbeiführen und ebenfalls durch die naturräumlichen Restriktionen beeinflusst sein. Eine Überbrückung in diesem Bereich ist aufgrund des möglichen zu führenden Bachwassers nicht sinnvoll.

Für beide Routen gilt:

- Der Ausbau eines weiterführenden Weges in Richtung Bolzplatz Kernbergstraße kann nicht gesichert werden. Der Weg könnte lediglich über das Grundstück Kernbergstraße 11 (Flur-Nr. 2765) geführt werden. Das Grundstück wird allerdings in Erbpacht durch die Sportschützengesellschaft SSG Erlangen-Büchenbach 1958 e.V. genutzt und ist mit Schützenheim mit Schießanlagen und Vereinsheim bebaut.
- Die Errichtung von Brückenbauwerk und Gehwegen machen Rodungen erforderlich, die einer Zustimmung durch das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten bedürfen. Im Zuge von Rodungen wären Ersatzaufforstungen notwendig. Ersatzflächen, Planungsleistung und Pflanzleistungen können (aufgrund von Personalmangel) seitens der Stadtförsterei nicht geleistet werden.
- Öffentliche Gehwege etc. unterliegen der Verkehrssicherungspflicht durch den öffentlichen Straßenbaulastträger. Entstehende Kosten und Aufwand für eine erforderliche externe Firma können von Seiten EB77 nicht getragen werden. Eine Verkehrssicherung von Flächen ist von Seiten EB77 nicht zu leisten und wird abgelehnt.

Fazit:

Aufgrund der obig beschriebenen Restriktionen und Rahmenbedingungen wird von Seiten der Verwaltung keine Möglichkeit gesehen, eine gleichzeitig naturraumverträgliche sowie sichere und barrierefreie Querung über den Bimbach einschließlich Wegeanbindung zu schaffen. Deshalb wird diese Maßnahme Nr. 14a aus dem ISEK Büchenbach-Nord 2035 nicht weiterverfolgt.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der im Folgenden beschriebenen Rahmenbedingungen wird die Maßnahme aus dem ISEK Büchenbach-Nord 2035 zur Schaffung einer sicheren Querung und Wegeverbindung über den Bimbach nicht weiterverfolgt.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der im Folgenden beschriebenen Rahmenbedingungen wird die Maßnahme aus dem ISEK Büchenbach-Nord 2035 zur Schaffung einer sicheren Querung und Wegeverbindung über den Bimbach nicht weiterverfolgt.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.2

611/178/2023

Bauplanungsrechtsnovelle 2023 - Gesetz zur Stärkung der Digitalisierung im Bauleitplanverfahren und zur Änderung weiterer Vorschriften

Mit Verkündung im Bundesgesetzblatt trat am 7. Juli 2023 das Gesetz zur Stärkung der Digitalisierung im Bauleitplanverfahren und zur Änderung weiterer Vorschriften in Kraft. Durch die Novelle werden das Baugesetzbuch (BauGB) und die Baunutzungsverordnung (BauNVO) geändert. Im Folgenden werden die für Erlangen wesentlichen Änderungen aufgezeigt und erläutert.

Auswirkung auf die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange in Bauleitplanverfahren (= Flächennutzungsplan und Bebauungsplan)

Das förmliche Beteiligungsverfahren im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen wurde auf ein digitales Verfahren umgestellt. Dies hat zur Folge, dass bei der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange die Bereitstellung der entsprechenden Unterlagen als auch die Abgabe von Stellungnahmen elektronisch erfolgen sollen.

Hierbei nimmt die Novelle einen grundlegenden Systemwechsel vor. Bisher bestand die verfahrensrechtliche Vorgabe für die Öffentlichkeitsbeteiligung darin, die Entwürfe der Bauleitpläne samt Begründung vor Ort (d.h. im Amt für Stadtplanung und Mobilität) öffentlich auszulegen. Mit der Novelle sind die entsprechenden Unterlagen nunmehr im Internet zu veröffentlichen. Dieser Änderung folgend wird zukünftig im Rahmen der Billigungsbeschlüsse von Bauleitplänen, nicht mehr deren öffentliche Auslegung, sondern deren Veröffentlichung beschlossen werden. Ergänzend zur Veröffentlichung im Internet müssen ergänzend andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeiten eingerichtet werden, um allen Teilen der Bevölkerung eine Beteiligung zu ermöglichen.

Neben der einmaligen Umstellung des gesamten Workflows erfordert die Gesetzesnovelle wiederkehrend einen höheren personellen, technischen und finanziellen Aufwand zur Sicherstellung der rechtssicheren Aufstellung von Bauleitplänen in Bezug auf die Umsetzung der digitalen Beteiligung. Der Mehraufwand beinhaltet die Überwachung und Dokumentation der Erreichbarkeit der digital zur Verfügung zu stellenden Unterlagen und das Führen einer zentralen E-Mail-Funktionsadresse. Ebenso steht die Anschaffung und Bereitstellung öffentlich zugänglicher Lesegeräte (Tablets, PC) im Raum, um eine Beteiligungsmöglichkeit für Personen ohne Internetzugang zu gewährleisten.

Eine geringfügige Beschleunigung der Bauleitplanverfahren erfolgt durch den Entfall der Wochenfrist zwischen der Bekanntmachung und der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Verfahren bei einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden im Falle von Änderungen in den Planungsentwürfen wird gestrafft.

Gemäß den allgemeinen Überleitungsvorschriften des BauGB gelten diese Änderungen für alle Bauleitplanverfahren, die ab dem 7. Juli 2023 förmlich eingeleitet werden (= Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses).

Verkürzte Frist für die Genehmigung von Flächennutzungsplänen

Die Aufstellung/Fortschreibung des Flächennutzungsplans sowie dessen Änderung in Teilbereichen bedarf der Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde (= Regierung von Mittelfranken). Die Frist für die Genehmigung wird durch die Novelle von drei Monaten auf einen Monat verkürzt. Die verkürzte Frist gilt für alle Antragsgänge ab dem 7. Juli 2023.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach und dem Beiratsmitglied Herrn Grillenberger wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach und dem Beiratsmitglied Herrn Grillenberger wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.3

612/030/2023

Benennung von Straßen, Wegen und Plätzen; hier: Erweiterung der Benennung Heerfleckenstraße

Die Gemeinden haben gemäß Art. 56 Abs. 2 GO für eine zuverlässige Orientierung im Gemeindegebiet zu sorgen. Dazu tragen Straßennamen, Straßennamensschilder und Hausnummern wesentlich bei. Dadurch wird insbesondere bei Notfällen ein effektiver Einsatz der Rettungsdienste und der Polizei gewährleistet, sowie Zustellungen und der private Besuchsverkehr erleichtert. Für die Erteilung der Namen ist gemäß Art. 53 Abs. 1 BayStrWG die Gemeinde zuständig.

Amt 66 beabsichtigt, den von der Heerfleckenstraße nach Norden abzweigenden Feld- und Waldweg entlang der Grundstücke Heerfleckenstraße 41-45 zur Ortsstraße aufzustufen, da er hauptsächlich der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient und hierüber keine Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Grundstücke mehr erfolgt.

Dieser Straßenabschnitt ist bereits ausgebaut. Die Aufstufung würde als Verlängerung der Ortsstraße Heerfleckenstraße gesehen werden, da die Grundstücke auch bisher schon der Heerfleckenstraße zugeordnet sind.

Bereits 1960 wurde die Bezeichnung Heerfleckenstraße von der Gemeinde Frauenaurach amtlich vergeben. Für die Benennung wurde der alte Flurname "Im Heer Flecken" herangezogen. Bedeutung: "Flecken" bezeichnet ein kleines Feldstück, "Heer" leitet sich wohl von "her(e)" mit der Bedeutung "heilig, vornehm" ab. Vermutlich handelte es sich früher um ein Flurstück aus dem Besitz des Kosters Frauenaurach. (Quelle: Schildergeschichten, Hans-Diether Dörfler).

Im Zuge der Eingemeindung 1972 wurde der Name beibehalten.

Bisher umfasst die Benennung den Straßenzug ausgehend von der Kreuzung Gostenhofer Straße/Wilhelm-Tell-Straße bis zur Hausnummer Heerfleckenstraße 40 (rechte Straßenseite) bzw. 41a (linke Straßenseite).

Die Erweiterung des Straßenzugs Heerfleckenstraße - wie in der Lageplanskizze ersichtlich – wird vollzogen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.4

613/247/2023

1.000-Bügel-Programm Innenstadt, hier: Evaluation des Programmjahres 2022/23

Am 16.03.2021 hat der UVPA das Planungs- und Umsetzungskonzept des 1.000-Bügel-Programmes Innenstadt beschlossen (613/068/2021). Über die konkretisierten Umsetzungsstufen wurde am 15.06.2021 im UVPA ein Beschluss gefasst (613/096/2021). Das Ziel der Verwaltung ist es, jährlich 250 Fahrradbügel umzusetzen. Nach etwas Vorlaufzeit für die Planung der ersten Standorte konnte im September 2021 mit der Umsetzung begonnen werden. Ein erster, jährlicher Evaluationsbericht zum Programm erfolgte am 20.09.2022 (613/184/2022).

Mit Stand August 2023 wurden insgesamt 330 Fahrradbügel und 20 Lastenradbügel, die eine Abstell- und Ansperrmöglichkeit für 660 Fahrräder beziehungsweise 23 Lastenräder/Fahrräder mit Anhänger bieten, installiert. Dabei wurden zum einen 21 vorhandene alte Abstellanlagen modernisiert sowie erweitert und zum anderen 17 neue Abstellanlagen errichtet. Durch die Modernisierung und bessere Flächenausnutzung der vorhandenen Anlagen konnte eine Kapazitätssteigerung von 42,9% erreicht werden. Insgesamt (Erweiterung der vorhandenen Anlagen und neue Standorte) wurden so 401 komplett neue Stellplatzmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Wird noch der reine Ersatz der vorhandenen Stellplätze berücksichtigt, konnten in Summe 683 moderne, sichere und gut erreichbare Stellplätze für Fahrräder/Lastenräder geschaffen werden. Einen Überblick über die umgesetzten Standorte bietet nach wie vor die Website <https://geodaten.erlangen.de/fahrradbuegel/>

Mitte Juli 2023 wurden für insgesamt 30 der umgesetzten Standorte Erhebungen durchgeführt (s. Anlage 1). Es wurde je vormittags und nachmittags die Auslastung der Abstellanlagen eruiert. Die Verteilung der einzelnen Standorte auf die Auslastung stellt sich wie folgt dar:

| vormittags | |
|---|----------------------|
| Auslastung | Anzahl der Standorte |
| Sehr hoher Parkdruck (Auslastung $x \geq 90\%$) | 4 |
| Hoher Parkdruck (Auslastung $80\% \leq x < 90\%$) | 3 |
| Mittlerer Parkdruck (Auslastung $70\% \leq x < 80\%$) | 3 |
| Geringer Parkdruck (Auslastung $60\% \leq x < 70\%$) | 6 |
| Kein Parkdruck (Auslastung $x < 60\%$) | 14 |

| nachmittags | |
|---|----------------------|
| Auslastung | Anzahl der Standorte |
| Sehr hoher Parkdruck (Auslastung $x \geq 90\%$) | 3 |
| Hoher Parkdruck (Auslastung $80\% \leq x < 90\%$) | 3 |
| Mittlerer Parkdruck (Auslastung $70\% \leq x < 80\%$) | 4 |
| Geringer Parkdruck (Auslastung $60\% \leq x < 70\%$) | 4 |
| Kein Parkdruck (Auslastung $x < 60\%$) | 16 |

Es zeigt sich, dass vormittags bei 47% der Standorte kein Parkdruck, bei 30% ein geringer bis mittlerer und bei 23% ein hoher bis sehr hoher Parkdruck zu verzeichnen ist. Nachmittags war bei 53% der Standorte kein Parkdruck, bei 27% ein geringer bis mittlerer und bei 20% ein sehr hoher Parkdruck vorhanden. Diese Zahlen zeigen, dass die Ausweitung von Fahrradabstellanlagen durch das 1.000-Bügel-Programm sehr gut angenommen wird. So liegt der Median der Auslastung aller analysierten 30 Standorte vormittags bei 62% und nachmittags bei 52%.

Im Vergleich zur Auslastungserhebung 2022 haben vormittags vor allem die Abstellanlagen ohne sowie mit geringen bis mittlerem Parkdruck zugenommen. Nachmittags zeigt sich ein ähnliches Bild. Daraus lässt sich schließen, dass die Kapazitätserweiterung durch die Erweiterung an alten und der Neubau an neuen Standorten funktioniert, da hoher und sehr hoher Parkdruck vormittags nur geringfügig zu- und nachmittags sogar leicht abgenommen haben. Die Abstellanlagen, vor allem auch die komplett neuen, werden folglich sehr gut genutzt und bieten zu einem Großteil noch Kapazitäten.

Mit der aktuellen Anzahl installierter Fahrradbügel befindet sich die Verwaltung leider noch unter dem selbstgesteckten Ziel von 250 Bügeln pro Jahr. Dies liegt unter anderem an Engpässen bei den Personalressourcen in Teilen der Verwaltung. Die Verwaltung setzt ihre Planung und Umsetzung des 1.000-Bügel-Programmes sowohl in der Innenstadt, als auch in der Gesamtstadt kontinuierlich fort.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.5

VI/215/2023

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 9.6

PET/034/2023

Ausloberpreis 2023 der Bayerischen Architektenkammer für die Stadt Erlangen

Die Stadt Erlangen wurde am 26. September 2023 mit dem Ausloberpreis 2023 der Bayerischen Architektenkammer ausgezeichnet. Der Preis ist eine Auszeichnung für Bauherren, die das Verfahren des Architekturwettbewerbs zur Lösung von Planungs- und Bauaufgaben in vorbildlicher Weise gewählt haben und wählen. Die Stadt Erlangen ist die 10. Preisträgerin.

Erlangen verändert sich durch viele Projekte von großen Unternehmen und Einrichtungen, aber auch durch zahlreiche städtische Baumaßnahmen. Die Veränderungen bieten große Chancen für den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Erlangen. Die Veränderungen bieten auch städtebaulich große Möglichkeiten, um Bewahrenswertes zu stärken, dort wo nötig städtebauliche

Korrekturen anzustoßen und um neue Akzente zu setzen. Die Stadt setzt dabei erfolgreich auf Bau- und Planungswettbewerbe als Instrument. Wettbewerbe liefern Entscheidungsträgern eine fundierte Grundlage und sorgen für hohe Qualität bei allen Maßnahmen. Die Bauherrenschaft erhält mehrere Entwürfe, kann vergleichen und statt des erstbesten den besten Entwurf für das Bauvorhaben oder die Planungsaufgabe wählen.

Die Bayerische Architektenkammer vergibt den Ausloberpreis an Städte, Gemeinden und Institutionen, die sich um die Förderung des Wettbewerbswesens besonders verdient gemacht haben. Die Stadt Erlangen hat seit dem Jahr 1971 selbst 23 Architekturwettbewerbe ausgelobt und sich zudem bei zahlreichen privaten Auslobern für das Instrument des Wettbewerbs eingesetzt.

Teil des Preises ist ein Audioguide für das Smartphone. Akustisch vorgestellt werden unterschiedliche Bauvorhaben in Erlangen, die auf Wettbewerben gründen, darunter der Bau einer Sporthalle, das Landratsamt, verschiedene Forschungs- und Verwaltungsbauten, Wohnungen für Studierende und die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers, der Regnitzstadt.

Link zum Audioguide: erlangen.tomis.mobi/de/neue_architektur

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtinnen Frau Dr. Marenbach und Frau Wunderlich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet darum den Link zur Audiotour in der Vorlage zu aktualisieren, da dieser nicht funktioniert. 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 der Stadträtinnen Frau Dr. Marenbach und Frau Wunderlich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Frau Stadträtin Dr. Marenbach bittet darum den Link zur Audiotour in der Vorlage zu aktualisieren, da dieser nicht funktioniert. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9.7

31/211/2023

Klimafonds der Metropolregion - Antrag der Grünen Liste Fraktion Nr. 194/2020 vom 29.09.2020"

„unser Klimafonds“ der Metropolregion Nürnberg

Im Jahr 2021 wurde auf Initiative des Forums Klimaschutz und Nachhaltige Entwicklung der Europäischen Metropolregion Nürnberg der Verein „Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Europäischen Metropolregion Nürnberg e.V.“ ins Leben gerufen. 2023 hat sich der Verein die Kurzbezeichnung „unser klimafonds“ gegeben.

Der Satzungszweck des gemeinnützig tätigen Vereins zielt auf die Förderung von Projekten auf dem Gebiet der EMN ab. Als gemeinnützigem Verein gehören dem Klimafonds Mitglieder aus Kommunen, andere gemeinnützige Vereine sowie Fördermitglieder unter anderem aus Unternehmen.

Der Fonds soll zusätzliche Mittel für die Umsetzung von Projekten und Maßnahmen für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung generieren somit die schnellere Erreichung der Ziele des Klimapakts unterstützen.

Förderfähige Projekte dienen der Reduzierung von Treibhausgasen und dem Umweltschutz und stehen im Einklang mit den Globalen Zielen der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals, SDGs).

So wurde mit dem Klimafonds ein Instrument geschaffen, das Kommunen und weiteren Akteuren in der Metropolregion Nürnberg helfen soll, den Klimaschutz zu beschleunigen.

Der Vorstand setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Kommunalpolitik und der Kommunalverwaltungen zusammen.

Bisher hat der Fonds 28 Städte, Gemeinden und Landkreise sowie zwei gemeinnützige Vereine als ordentliche Mitglieder. Zusätzlich hat der Verein dreizehn Fördermitglieder, darunter namhafte Unternehmen, wie z.B. 1. FC Nürnberg, SpVgg Greuther Fürth, DATEV, Nürnberger Messe, Neumarkter Lammsbräu, der Umweltbank und weitere.

Die Finanzierung der Fonds-Fördermittel wird durch Mitgliedsbeiträge, Drittmittel (Fördermittel), freiwillige Zahlungen und Spenden von Privatpersonen, Unternehmen und kommunalen Gebietskörperschaften erreicht.

Von der ursprünglichen Idee, offizielle Kompensationsleistungen (inkl. der Emission v. Zertifikaten) über den Fonds anzubieten und abzuwickeln, wurde inzwischen Abstand genommen. Einerseits, weil die technischen Voraussetzungen hierfür auf kleinräumiger Ebene kaum zu erfüllen sind. Andererseits, weil der Fonds zusätzliche Mittel akquirieren möchte, um die Kommunen bei ihren

konkreten Maßnahmen zur Minderung der THG-Emissionen zu unterstützen. Kompensationszahlungen, insbesondere der Kommunen, würden diesem Prinzip nicht gerecht.

Es gibt 3 Arten der Projekt Förderung:

1. Direktförderung aus eigenen Mitteln
2. Freigabe fürs Crowdfunding oder
3. Freigabe fürs Crowdfunding mit anteiliger Förderung aus eigenen Mitteln

Antragsberechtigt sind:

1. kommunale Gebietskörperschaften (Gemeinden, Landkreise, Bezirke)
2. gemeinnützige Organisationen
3. gemeinnützige Unternehmen
4. private Initiativen oder Initiativen aus Unternehmen, mit Projekten, die gemeinwohlorientiert sind und dem Unternehmen keine eigenwirtschaftlichen Vorteile bringen
5. Körperschaften des öffentlichen Rechts.

Es gilt zudem, dass nur Projekte zum Schutz des Klimas, der Biodiversität oder der nachhaltigen Entwicklung (auch Bildung & Beratung) gefördert werden, die ohne Förderung keine erwartbare Realisierungschance hätten. Bei Mittelknappheit werden Projekte, die folgende Kriterien besonders berücksichtigen, bevorzugt: • gemeinwohlorientiert • interkommunal • pionierhaft • skalierbar • nutzt erneuerbare Energien in der Projektumsetzung

Die Mittelvergabe an die Projekte obliegt einem von den Mitgliedern gewählten neunköpfigen Vergabebeirat, bestehend aus kommunalen Spitzen, Metropolregionsvertreterinnen und -vertretern und gemeinnützigen Organisationen. Der Vergabebeirat wird alle zwei Jahre neu gewählt.

Aktuell wird der erste besonders öffentlichkeitswirksame Kick-Off für Herbst 2023 vorbereitet. Damit einher gehen neue Spendenkampagne für konkrete (kommunale) Projekte sowie eine im Aufbau befindliche Förderlinie, um auf dem gesamten Gebiet der Metropolregion das besondere Einsparpotential extrem klimaschädlicher Narkosegase in Krankenhäusern, Tierkliniken und Forschungseinrichtungen zu heben.

Aktuelles und weitere Informationen unter:

<https://unser-klimafonds.de/>

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtin Frau Dr. Marenbach wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Dieser Bericht dient als kurzes Update zum Beschluss (Vorlagennummer 31/043/2020/1) zur Beteiligung am "Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung" als Gründungsmitglied.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtin Frau Dr. Marenbach wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Dieser Bericht dient als kurzes Update zum Beschluss (Vorlagennummer 31/043/2020/1) zur Beteiligung am "Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung" als Gründungsmitglied.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

TOP 10

III/039/2023

**Installation von Photovoltaikanlagen auf Dächern der ESTW; Antrag der Klimaliste
Nr. 067/2023**

Auf Antrag der Klimaliste Erlangen vom 16.05.2023, sollten die Dachflächen der ESTW-eigenen Liegenschaften erneut auf die Möglichkeit zur Nutzung von PV-Anlagen geprüft werden. Durch die zusätzliche Installation von PV-Anlagen auf den eigenen Dachflächen könnten die ESTW nicht nur einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sondern darüber hinaus auch ein Beispiel für andere Unternehmen in Erlangen sein, um sich ebenfalls für eine nachhaltigere Energieversorgung einzusetzen.

Die ESTW haben bereits vor dem Fraktionsantrag der Klimaliste Erlangen stets geeignete oder Potentialflächen für die PV-Nutzung im eigenen Bestand eruiert, geplant und zur Nutzung umgesetzt, wo sie sinnvoll, wirtschaftlich darstellbar und technisch zur Umsetzung geeignet sind. Im Folgenden wurden die aufgelisteten Liegenschaften mit nennenswerter Dachflächengröße nochmals einer weiteren Potenzialanalyse unterzogen.

- Standort Verwaltungsgebäude mit Heizkraftwerk (HKW),
- Standort Stadtverkehr GmbH (Busbetriebshof),
- Westbad Erlangen,
- Wasserwerk Ost,
- Wasserwerk West I + II,
- BHKW-Bunsenstraße.

1. Standort Verwaltungsgebäude (VWG) mit Heizkraftwerk (HKW)

Vorbemerkung: Gemäß VDE-AR-N 4105 (ab Punkt 6.2. ff.) ist ab einer gesamten Anschlussleistung von > 30 kVA von Erzeugungsanlagen (Summe der maximalen Scheinleistungen aller Erzeugungsanlagen und Speicher an einem Netzanschlusspunkt) ein zentraler Netz- und Anlagenschutz (NA-Schutz) mit entsprechenden Kuppelschaltern nötig. Derzeit sind auf dem Gelände drei PV-Anlagen in Betrieb (VWG-Südfassade Vordach mit 4 kVA, Zentrallager mit 20 kVA, VWG-Neubau mit 9,5 kVA). Gemäß vorgenannter Richtlinie müsste bereits ein zentraler N/A-Schutz für die drei PV-Anlage installiert werden. Da die Leistungsgrenze nur gering überschritten wurde, musste der Anlagenbetreiber in Abstimmung mit dem Netzbetreiber bisher keinen zentralen N/A-Schutz realisieren. Derzeit wird geprüft, ob zwei kleine OPV-Anlagen an der Südfassade des VWG und des Anbaus mit insgesamt rund 6 kWp realisiert werden können. Durch diesen Zubau wird die Leistungsgrenze gemäß Richtlinie noch weiter überschritten, bleibt jedoch noch im tolerierbaren Bereich.

Werden nun mehrere kleinere PV-Anlage hinzugebaut, so würde die vorgeschriebene Leistungsgrenze hinter dem Netzverknüpfungspunkt (VWG) deutlich überschritten und die Nachrüstung eines zentralen N/A-Schutz wird unausweichlich. Die Richtlinie sieht vor, dass in der Nähe zum zentralen Anschlusspunkt bzw. zum Zähler ein Stromkreisverteiler mit typengeprüfter Schutzeinrichtung installiert wird, der auf die vor den Wechselrichtern zu installierenden Kuppelschalter mittels Steuerleitung wirkt. Es müsste ausgehend vom zentralen Anschlusspunkt dann zu jedem Wechselrichterstandort eine Steuerleitungen verlegt werden, der die Kuppelschalter vor jedem Wechselrichter zuverlässig auslösen kann. Dieser nennenswerte Aufwand sollte bei der Entscheidungsfindung für die Realisierung weiterer PV-Anlagen auf dem Werksgelände (VWG) mit entsprechendem Gewicht einfließen.

1.1 Verwaltungsgebäude inkl. Kasino

| Flächenbezeichnung | Bewertung |
|-------------------------------|--|
| Flächenbereich Kasinodach | Begrüntes Flachdach mit nennenswerter Verschattung durch Gebäude und Kamin HKW. Dachfläche für PV-Nutzung nicht zu empfehlen. |
| Dach Neubau VWG | Flachdach ist bereits mit PV-Anlage belegt. Weitere Belegung mit PV-Modulen aufgrund von Verschattung nicht empfehlenswert. |
| Dach 5. OG VWG – Mittelflügel | Dachfläche teilbeschattet durch Kamin sowie bei westlichem Sonnenstand durch Gebäude VWG (Wohnung 6. OG). Nutzbare Dachfläche aufgrund Seilsystem sehr gering. |

Dachfläche für PV-Nutzung nur bedingt geeignet.

| | |
|----------------------------------|---|
| Dach 6. OG VWG - Mittelflügel | Dachaufbau mit Rückkühlanlage vorhanden. Nutzbare Dachfläche aufgrund von Verschattung sehr gering. Dachfläche für PV-Nutzung nicht zu empfehlen. |
| Dach 6. OG VWG - Ostflügel | Teilbeschattung durch Kamin. Kleine nutzbare Fläche wird aufgrund des mittig auf dem Dach verlaufenden Seilsicherungssystems stark beschnitten. Es ist zu prüfen, ob das Flachdach statisch geeignet ist. |
| Dach 5. OG VWG - Ostflügel | Geringe Teilbeschattung durch Kamin am Vormittag. Das Dach ist bekiest. Kleine nutzbare Fläche aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems. Es ist zu prüfen, ob das Flachdach statisch geeignet ist. |
| Dach EG, VWG - Mittelflügel | Teilbeschattung durch Kamin und VWG-Neubau. Aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems ist die Fläche nur teilweise nutzbar. Es ist zu prüfen, ob das Flachdach statisch geeignet ist. Aufgrund der hohen Verschattung wäre eine Ertragsanalyse erforderlich, um die Wirtschaftlichkeit abzuschätzen. Dachfläche für PV-Nutzung nur bedingt geeignet. |
| Dach EG, VWG – Südflügel-Östlich | Teilbeschattung durch Kamin. Teilbeschattung der Dachfläche bei westlichem Sonnenstand durch VWG. Aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems ist die Fläche nur teilweise nutzbar. Aufgrund der hohen Verschattung sind nennenswerte Ertragseinbußen zu erwarten. Eine PV-Nutzung wird nicht empfohlen. |
| Dach EG, VWG – Süd | Beschattung der Dachfläche durch vorgelagertes Gebäude. Aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems wird die Fläche stark beschnitten. Fläche ungeeignet für PV-Nutzung. |

1.2 Heizkraftwerk

Flächenbezeichnung

Maschinenhallen

Bewertung

Dachflächen oberhalb der Maschinenhallen aufgrund von Dachaufbauten, vorhandenen Anlagen und betrieblicher Zugänglichkeit nicht für PV-Anlagen geeignet.

| | |
|-----------------------|--|
| Büroanbau | Südlicher Teil der Dachfläche für PV-Nutzung bedingt geeignet, da nördlicher Dachflächenbereich durch Kesselhaus teilweise beschattet ist. Aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems und der hohen Attika ist die Fläche nur eingeschränkt nutzbar. Da eine Gebäudeaufstockung in den nächsten Jahren nicht auszuschließen ist, wäre eine Realisierung der PV-Anlage in Abhängigkeit der geplanten Aufstockung abzuwägen. |
| Schlauchfiltergebäude | Gebäude wird in den nächsten Jahren zurückgebaut. Keine Nutzung für PV-Anlage. |
| Gebäude-Kohlebahnhof | Gebäude wird voraussichtlich in den nächsten Jahren zurückgebaut. Keine Nutzung für PV-Anlage. |

2. Standort Stadtverkehr GmbH – Busbetriebshof

| Flächenbezeichnung | Bewertung |
|---------------------------|--|
| Verwaltungsgebäude | Dachfläche wurde bereits mit einer PV-Anlage belegt. Keine weitere Belegung möglich. |
| Altes Verwaltungsgebäude | Gebäude wurde abgerissen. Keine Dachfläche nutzbar. |
| Technikgebäude | Aufgrund von Dachaufbauten keine sinnvolle Dachbelegung mit PV-Modulen möglich. |
| Werkstatt, Abstellhalle | PV-Anlage mit ca. 30 kWp bereits vorhanden. Die PV-Anlage ist über 20 Jahre alt. Ein Repowering der PV-Anlage ist in Planung. Derzeit erfolgt eine umfangreiche statische Prüfung, ob das gesamte Flachdach für eine deutlich ertragreichere PV-Anlage nutzbar wäre. |

3. Westbad Erlangen - Damaschkestraße 129

| Flächenbezeichnung | Bewertung |
|---------------------------|---|
| Kassenbereich | Dach aus statischer Sicht nicht für PV-Nutzung ausgelegt. |
| Umkleidebereich | Dachfläche bereits mit PV-Anlage belegt. |
| Nichtschwimmerbereich | Dach aus statischer Sicht nicht für PV-Nutzung ausgelegt. |
| Schwimmhalle | Dach aus statischer Sicht nicht für PV-Nutzung ausgelegt. |
| Kiosk | Dachfläche bereits mit PV-Anlage belegt. Zusätzliche Belegung aufgrund von Verschattung und Dachaufbauten nicht empfehlenswert. |

4. Wasserwerk Ost

| Flächenbezeichnung | Bewertung |
|---------------------------|--|
| Wasserbehälter | Derzeit laufen Planungen für die Belegung des Wasserbehälters mit PV-Modulen. Bauantrag ist in Arbeit, eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung ist erfolgt. Die bisherigen Planungen deuten auf hohe Infrastrukturkosten hin (Mittelspannungskabel, - |

anschluss, -schutztechnik).
Wirtschaftlichkeitsberechnung in Arbeit.

| | |
|-----------------|--|
| Pumpstation | Derzeit laufen Planungen für die Belegung des Daches mit PV-Modulen. Eine Dachsanierung inkl. Errichtung einer Absturzsicherung ist vor Realisierung nötig. |
| Betriebsgebäude | Derzeit laufen Planungen für die Belegung des Daches mit PV-Modulen. Eine Dachsanierung inkl. Errichtung einer Absturzsicherung ist vor Realisierung nötig. |
| Lagerhalle | Dach aus statischer Sicht nicht für PV-Nutzung ausgelegt. |

5. Wasserwerk West I + II

5.1. Wasserwerk West I

| Flächenbezeichnung | Bewertung |
|---------------------------|--|
| Aufbereitung | Dachfläche ist für PV-Nutzung grundsätzlich geeignet. Aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems ist nur eine Teilfläche mit PV-Modulen belegbar. |
| Fauth-Haus | Statische Eignung für PV-Nutzung ist zu prüfen. Dachfläche ist für PV-Nutzung grundsätzlich geeignet. Schrägdach mit Dachhaut aus Blech. Statische Eignung des Blechdaches für PV-Nutzung ist zu prüfen. |
| Info-Gebäude | Dachfläche ist für PV-Nutzung grundsätzlich geeignet. Dachhaut ist Bitumenbahn. Der Zustand der Dachhaut ist genauer zu prüfen. Statische Eignung des Daches für PV-Nutzung ist zu prüfen. |
| Pumpstation | Schrägdach in Süd-Ost und Nord-West-Ausrichtung zur PV-Nutzung grundsätzlich vorstellbar. Dachhaut besteht aus Eternitplatten. Die Montage von PV-Systemen ist mit Fachunternehmen abzustimmen. Statische Eignung des Daches für PV-Nutzung ist zu prüfen. |

5.2 Wasserwerk West II

| Flächenbezeichnung | Bewertung |
|---------------------------|--|
| Filterhalle | Dachfläche ist für PV-Nutzung grundsätzlich geeignet. Aufgrund des vorhandenen Seilsicherungssystems ist nur eine Teilfläche mit PV-Modulen belegbar. |
| Pumpenhalle | Statische Eignung für PV-Nutzung ist zu prüfen. Nutzbare Dachfläche wird aufgrund Teilverschattung durch Bäume, des nebenstehenden höheren Gebäudes und des vorhandenen Seilsicherungssystems |

eingeschränkt.
Statische Eignung des Daches für PV-Nutzung ist zu prüfen.
Aufgrund der geringen nutzbaren Fläche nur bedingt empfehlenswert.

6. BHKW Bunsenstr.

Flächenbezeichnung

Dachfläche Betriebsgebäude

Bewertung

Dachfläche aufgrund technischer Aufbauten und vorhandener Kaminanlagen sowie wegen Erweiterungen technischer Komponenten nicht nutzbar.

7. Zusammenfassung

Für die ESTW-eigenen Dachflächen bestehen noch Potenziale zur Errichtung von PV-Anlagen. Bei den meisten Dachflächen, die bisher nicht in die nähere Planung gerückt sind, besteht zwar Potenzial für den Ausbau mit PV-Anlagen, hier sind jedoch partiell meist nur kleine Anlagen realisierbar. Vor allem im Bereich des Verwaltungsgebäudes, wo mehrere kleine Anlagen denkbar sind, werden aufgrund von technischen Richtlinien zusätzliche Maßnahmen erforderlich, welche die Wirtschaftlichkeit maßgeblich beeinflussen. Diese müssen bei der Entscheidungsfindung über den weiteren, tatsächlichen Ausbau dieser PV-Anlagen zwingend mit einbezogen werden.

Die vorliegende Potenzialanalyse stellt nur eine erste Abschätzung zur Nutzbarkeit der Dachflächen dar. Durch eine weitergehende Detailplanung können örtlich weitere Restriktionen auftauchen, welche die potenzielle PV-Leistung beeinflussen.

Die im Antrag vom 16.05.2023 formulierte Umsetzung der PV-Anlagen auf den ESTW-eigenen Dachflächen einschließlich deren fachgerechte Planung und Prüfung der örtlichen Gegebenheiten - bis Ende 2024 - wird aufgrund von folgenden Restriktionen als nicht realistisch eingeschätzt:

- Es müssten detaillierte Planungen für die PV-Anlagen sowie Abstimmungen zum Anschlusspunkt erfolgen. Nötige interne personelle Ressourcen sind begrenzt und derzeit gut ausgelastet.
- Es sind statische Prüfungen von Dachflächen durch qualifizierte Dienstleister (Statiker) nötig. Die Prüfung ist zeitlich - je nach Objekt und vorliegenden Unterlagen - sehr aufwendig. Es ist mit einem Umsetzungszeitraum von mehreren Monaten zu rechnen, um statische Prüfungen durchführen zu lassen.
- Für die Realisierung von PV-Anlagen werden qualifizierte Fachunternehmen benötigt. Die Fachunternehmen sind derzeit stark ausgelastet, so dass hier ein zeitlich längerer Vorlauf bis zur Umsetzung einzuplanen ist.
- Aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit einzelner PV-Komponenten ergeben sich derzeit längere Lieferzeiten.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- 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:

Die Stadträtin Frau Dr. Marenbach bittet darum, dass die Erlanger Stadtwerke Anfang nächstes Jahr im Ausschuss berichten. Die Verwaltung sagt zu, dass wenn es ausreichend Neues gibt hierüber berichtet wird.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Antrag der Klimaliste Nr. 067/2023 ist somit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Stadträtin Frau Dr. Marenbach bittet darum, dass die Erlanger Stadtwerke Anfang nächstes Jahr im Ausschuss berichten. Die Verwaltung sagt zu, dass wenn es ausreichend Neues gibt hierüber berichtet wird.

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Antrag der Klimaliste Nr. 067/2023 ist somit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 11

III/040/2023

Ausbau des Erlanger Stromnetzes - Grundlagen für den Zuwachs an Elektromobilität, Wärmepumpen und dezentraler Stromerzeugung schaffen; Antrag der CSU-Fraktion Nr. 096/2023

Das Thema ‚Energiewende‘ und die grundsätzlich daran geknüpften Klimaschutzziele sind mittlerweile in allen Gesellschaftsbereichen angekommen. Im Rahmen der Transformation der gesamten Energieversorgung werden in den nächsten Jahren große Herausforderungen auch auf die innerstädtischen Stromverteilnetze, u.a. durch die zunehmende Elektrifizierung der Gebäudewärmeversorgung, dezentrale erneuerbare Energien-Einspeisungen (insbesondere Photovoltaik), Elektromobilität-Ladelösungen sowie die Integration dezentraler Stromspeicherlösungen, hinzukommen.

Die Erlanger Stadtwerke entwickeln seit Jahrzehnten das Erlanger Stromnetz entsprechend den stetig steigenden Anforderungen weiter: Entsprechend dem erkennbaren Bedarf wird langfristig geplant, um-, neu- und ausgebaut. Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Netzbetrieb und die Erfüllung der Kundenanforderungen sind und waren dabei die wesentliche Planungskriterien.

Die ESTW betreiben in Erlangen das Mittelspannungsnetz mit 20 kV, Stromkreislänge rund 400 km. Das Mittelspannungsnetz verteilt den Strom an regionale, ca. 440 ESTW-Ortsnetz-Transformatorstationen oder direkt an größere Einrichtungen und Verbraucher, wie beispielsweise an größere Kundenanlagen oder Gewerbeobjekte.

Das Niederspannungsnetz 230/400 V der ESTW hat eine Stromkreislänge von rund 670 km. Das Niederspannungsnetz dient der Feinverteilung. An das Niederspannungsnetz sind private Haushalte, Einrichtungen, Gewerbe und Verwaltungen angeschlossen.

(Stand: 2022)

Gern nehmen die ESTW zu den Fragen der CSU-Fraktion, wie folgt Stellung:

Zu 1: Mit dem Bestandsnetz können die Anforderungen voraussichtlich so nicht bewältigt werden. Hierfür ist zwingend ein weiterer Ausbau erforderlich.

Hierbei ist vor allem die Problematik der Integration von Wärmepumpen sowie die Installation von dezentralen Erzeugungseinheiten ausschlaggebender Faktor. Beide gehen einher, mit einer hohen elektrischen Leistung und einer hohen Gleichzeitigkeit. Da alle Netze (auch aller anderen Sparten) stets unter der Prämisse eines wirtschaftlichen, bedarfsgerechtem Ausbaus errichtet worden und die Betriebsmittel bereits Jahrzehnten im Einsatz sind, sind diese mittelfristig voraussichtlich nicht (mehr) ausreichend dimensioniert. Ein zukünftiger, auch ‚smarter‘ Netzbetrieb (hin zum Smart Grid) und die Digitalisierung können helfen, den Ausbau zeitlich zu verschieben, sie können diesen aber nicht vermeiden. Um die zukünftigen Anforderungen zu bewältigen, sind umfangreiche Netzausbauprojekte erforderlich, um neue Kabelstrecken, Trafostationen und Schalthäuser in Betrieb zu nehmen.

Teilweise wurden diese durch Leerrohrverlegungen schon mitberücksichtigt, es müssen allerdings auch neue Möglichkeiten gesucht werden, um z.B. die Kabelverlegung auch in z.B. Fahrbahnen zu ermöglichen (was aktuell noch nicht möglich ist).

Auch bei der Suche von weiteren Standorten für Transformatorstationen ist die Unterstützung der Stadt Erlangen wichtig.

Zu 2: Bei den zukünftig zu erwartenden massiven Laststeigerungen müssen auch drei Erlanger Umspannwerke perspektivisch erweitert werden. Aktuell ist die Erweiterung eines der genannten Umspannwerke auch bereits beauftragt. Für den Erlanger Westen und Norden werden jedoch weitere Einspeisekapazitäten notwendig. Für die städtischen Planungen sind aber auch die dann möglichen Kapazitäten des vorgelagerten Netzbetreibers Bayernwerk ausschlaggebend. Hier muss mit einer Vorlaufzeit von 5-7 Jahren gerechnet werden. Für den Ausbau im Erlanger Norden sind zudem wiederum auch erforderliche Trassen für die 110-kV-Kabel im Stadtgebiet notwendig.

Bei der Netzgrundsatzplanung ist elementar zu berücksichtigen, wo die zukünftigen Quellen und Senken der Energieflüsse sein werden, d.h. wo werden zukünftig die Erzeugungseinheiten am Netz angeschlossen sein, die die Energie für die Verbraucher erzeugen. Sind dies in den Sommermonaten die gleichen Einheiten/Standorte wie in den Wintermonaten? Im konkreten Fall bedeutet das u.a., dass in die Überlegungen die lokale Erzeugung (z.B. KWK- und PV-Anlagen) stärker mit einbezogen werden muss. Eine abschließende Aussage kann daher nur unter gesamtsystemischer Betrachtung (inkl. Der Berücksichtigung des 110-kV-Netzes der Bayernwerk AG) getroffen werden. Hierzu ist die ESTW in weiteren Abstimmungsprozessen

Zu 3: Aktuelle Maßnahmen sind der genannte Ausbau eines Umspannwerks, die Ausstattung eines weiteren Schaltheuses für die Umrüstung zum dann Umspannwerk, die größere Dimensionierung von Transformatorstationen, die zukünftige Ausrüstung von Transformatoren mit Stufenschalter (zur dann rONT – Regelbare Ortsnetztrafostation), die höhere Dimensionierung von Niederspannungsnetzen in Neubaugebieten, die weitere Vorverlegung von Leerrohren, der Aufbau von Messeinrichtungen in den Verteilnetzen und die Auswertung von Lastveränderungen in Wohngebieten mit Solareinspeisung und Wärmepumpen.

Zu 4: Abschließend ist die Frage aktuell nicht zu beantworten. Geht man von der Einschätzung vieler anderer Netzbetreiber aus, dass sich das Netz in seiner Dimension „verdoppeln“ müsste, dann würde dies einen dreistelligen Millionenbetrag-Bedarf ergeben. Neben der dann finanziellen Herausforderung, muss aber auch die überhaupt physische, technische Realisierbarkeit berücksichtigt werden. Es ist zu beachten, dass nicht nur Erlangen, sondern viele Städte gleichzeitig den gestiegenen Anforderungen gerecht werden müssen. Vorlieferanten, vorgelagerte Netzbetreiber, wie z.B. das Bayernwerk, oder auch andere Lieferanten von elektrischen und sonstigen Betriebsmitteln werden - unserer Einschätzung nach – der hohen Nachfrage in dieser kurzen Zeit wohl nicht nachkommen können.

Zu 5: Unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht. Um diese Aufgaben wirklich bewältigen zu können sind massive Förderungen und Entlastungen erforderlich.

Zu 6: Siehe die Antwort zur vorhergehenden Frage 5.

Zu 7: Jedes dieser Gebiete wird speziell analysiert und strategisch geplant. Eingangsdaten sind die aktuelle Situation und die aktuell bekannten(!) Entwicklungen in den Versorgungsbereichen. Wichtig ist die Vollständigkeit und Qualität der Informationen und die langfristigen Tendenzen (im Speziellen zur Entwicklung der Verbrauchs- und Erzeugungsstruktur). Dies gilt insbesondere für die Gebiete, die ein besonderes Potential für die Entwicklung von Wärmepumpen und dezentraler Einspeisung besitzen.

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

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Weierich fragt an, ob die Erlanger Stadtwerke einen Bericht dazu wie viel Strom in ein Quartier rein und wieder raus läuft geben können. Außerdem möchte er wissen, wie hoch der Digitalisierungsgrad der Transformatoren in den einzelnen Quartieren ist. Der Oberbürgermeister Herr Dr. Janik prüft, ob es einen Bericht hierzu im nichtöffentlichen Teil des UVPA oder im Aufsichtsrat der ESTW geben kann.

Ergebnis/Beschluss:

Die Mitteilung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 096/2023 der CSU-Stadtratsfraktion ist somit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Weierich fragt an, ob die Erlanger Stadtwerke einen Bericht dazu wie viel Strom in ein Quartier rein und wieder raus läuft geben können. Außerdem möchte er wissen, wie hoch der Digitalisierungsgrad der Transformatoren in den einzelnen Quartieren ist. Der Oberbürgermeister Herr Dr. Janik prüft, ob es einen Bericht hierzu im nichtöffentlichen Teil des UVPA oder im Aufsichtsrat der ESTW geben kann.

Ergebnis/Beschluss:

Die Mitteilung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 096/2023 der CSU-Stadtratsfraktion ist somit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 12

IV/038/2023

Stadtteil-Schule Büchenbach Nord: Erstes Rahmenkonzept und weiteres Vorgehen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Mai 2021 wurde das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Büchenbach-Nord 2035 durch den Erlanger Stadtrat als Grundlage für die weitere Entwicklung von Büchenbach-Nord im Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ beschlossen.

Hierin wird die Entwicklung des Schulstandortes Büchenbach-Nord als zentrale Schlüsselmaßnahme und Leuchtturmprojekt für die soziale Stabilisierung und positive Entwicklung des Stadtteils identifiziert.

Im ISEK heißt es zur Schulstandortentwicklung Büchenbach-Nord:

„Besonders betroffen von Armut, sozialer Segregation und beengten Wohnverhältnissen sind die (mehrheitlich migrantischen) Kinder und Jugendlichen. Daher stehen die sozialen Einrichtungen für Kinder und Jugendliche sowie die Schulen vor besonderen Herausforderungen. Allerdings entsprechen der bauliche Zustand und die Flächenangebote der Schulen nicht den wachsenden Anforderungen. Die Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Schulstandorts zeigt, dass die Zusammenführung der beiden Häuser der Hermann-Hedenus-Mittelschule am Standort Büchenbach-Nord, die Neugestaltung der Freiflächen sowie die integrierte Entwicklung in Kooperation mit der Mönau(Grund)schule die besten pädagogischen und baulichen Entwicklungschancen zu einer „Stadtteil-Schule“ mit internationalem und integrierendem Profil öffnen. Die Machbarkeitsstudie zeigt im gleichen Zuge die Möglichkeiten für die verbesserte Durchwegung und räumliche Verknüpfung des Stadtteils auf. Darüber hinaus bestehen altersübergreifend Handlungsbedarfe für die zugehende und aufsuchende sozial-pädagogische Beratung und eine verstärkte Netzwerkarbeit in den Wohnquartieren.“ (aus ISEK - Büchenbach Nord – Auszug aus den Empfehlungen)

Mit UVPA-Beschluss vom 21.09.2021 (Beschlussvorlage 610.3/022/2021) wurde die Verwaltung daher mit der Entwicklung eines baulichen Masterplans durch eine interdisziplinäre städtische Projektgruppe beauftragt.

Ziel ist es, den Schulstandort als Stadtteil-Schule weiterzuentwickeln und dabei als ersten Schritt mittelfristig die Einhäusigkeit der Hermann-Hedenus-Schule in Büchenbach-Nord herbeizuführen.

Die seit 2022 tätige interdisziplinäre städtische Projektgruppe (AG) aus den Ämtern 61, 40, 41, 51, 24 und Ref IV (ab 6/23) hat sich mit der Umsetzbarkeit der in der Machbarkeitsstudie dargestellten Ergebnisse intensiv beschäftigt und dabei die Hermann-Hedenus-Mittelschule und die Mönau-Grundschule einbezogen.

Die Definition der Stadtteil-Schule (siehe Anlage 01) sowie der Zuschnitt eines zielführenden, effektiven Beteiligungsprozesses aus Sicht der AG (siehe Anlage 02) zur Entwicklung der Stadtteil-Schule wurde im Rahmen einer Exkursion sowie eines gemeinsamen moderierten Workshops erarbeitet.

Prozessergebnisse der AG werden in der Anlage „Dokumentation und Reflexion der Exkursion Bildungslandschaften / Schule im Quartier 15.u.16.03.2023 Köln und Bad Honnef“ (<https://secler.kommunalbit.de/public/download-shares/Eo1BSqI5Slq0NEWsT7CWlp6jefidOLff>) sowie in den von den beiden Schulen und dem Amt für Stadtteilarbeit erstellten Konzeptpapieren zur Idee der Stadtteil-Schule Büchenbach-Nord dargestellt (siehe Anlage 3 – 5).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die vorliegende Definition der Stadtteil-Schule ist Grundlage für den weiteren ca. 6-monatigen Beteiligungsprozess und die Erarbeitung eines zukunftsfähigen Raumprogramms für ein anschließendes Wettbewerbsverfahren. Diese Moderation des Prozesses muss durch ein

qualifiziertes, externes, auf Bildungsprojekte spezialisiertes Büro erfolgen, da dies mit den vorhandenen personellen und fachlichen Ressourcen stadintern nicht leistbar wäre.

Die Beauftragung und die Betreuung dieses Beteiligungsprozesses soll in Kooperation durch das Büro für Bürgerbeteiligung und Ehrenamt (13.2) mit dem Sachgebiet Stadterneuerung und Stadtgestaltung im Amt für Stadtplanung und Mobilität (610.3) erfolgen.

Mit den Ergebnissen dieser moderierten Beteiligung unterschiedlichster Akteure in einem Kommunikationsprozess und den darin zu entwickelnden und festzuschreibenden Vereinbarungen zur Zusammenarbeit wird die notwendige Arbeitsgrundlage für ein Raum- und Funktionsprogramm und den darauffolgenden Realisierungswettbewerb geschaffen.

Dieser Schritt ist unumgänglich, um eine bedarfsgerechte Lösung zu entwickeln und eine weiter intensiviertere Zusammenarbeit unterschiedlicher Einrichtungen und Beteiligter zur Verbesserung der zu leistenden Integrationsarbeit sowie der Lebensverhältnisse im Stadtteil auf ein tragfähiges Fundament zu stellen, das den täglichen Anforderungen und Belastungen gewachsen ist.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zeitplan:

2023:

Einleitung eines Vergabeverfahrens für das moderierte Beteiligungsverfahren

2024:

- Durchführung eines zielführenden, effektiven Beteiligungsprozesses mit den beiden Schulen, den soziokulturell Beteiligten sowie Vertretern der Jugendhilfe im Stadtteil und der weiteren betroffenen Akteure im Stadtteil
- Durchführung von vorbereitenden Bausubstanzuntersuchungen
- Erarbeitung eines Raum- und Funktionsprogramms unter Berücksichtigung der Öffnung in den Stadtteil
- Einleitung eines städtebaulich/hochbaulichen Realisierungswettbewerbs (nach vorherigem Beschluss zur endgültigen Aufgabenstellung)

2025 ff:

- Abschluss des Realisierungswettbewerbs, Planung und Baudurchführung des ersten Teilprojekts Einhäusigkeit Hermann-Hedenus-Mittelschule
- Festlegung und Priorisierung der daraus resultierenden baulichen Maßnahmen in aufeinander aufbauenden Realisierungsabschnitten, Planung und Baudurchführung weiterer Bauabschnitte am Standort

Zum Stand Oktober 2023 sind für die unter Punkt 2 und Punkt 3 aufgeführten Arbeitsschritte die benötigten Personalressourcen in den beteiligten Dienststellen vorhanden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

ja, positiv*

Auf Energieverbrauch im Bestand (Qualität von Bauteilen und Anlagentechnik, Bauweise und Konstruktion) und nachhaltige Energieerzeugung mit erneuerbaren Energien, sowie dem Einsatz nachwachsender Rohstoffe ausgerichtete Neubauplanung

*ja, negativ**

Verlust von „grauer Energie“ bei Abbruch von Gebäudeteilen in der baulichen Umsetzung, Neubauten von Gebäuden führen Ressourcen- und Flächenerweiterungen zu weiteren Energieverbräuchen

nein

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: | 2023: VE60.000 € | bei IPNr.: 211P.400 Neu |
| | | Beteiligungsverfahren |
| | 2024: 230.000 € | Wettbewerb/ Bestandsuntersuchungen |
| | 2025: 380.000 € | Planung erster Realisierungsabschnitt |
| | 2026 ff.: | Baukosten vorbehaltlich der Beschlussfassungen zu den aufeinander folgenden Bauabschnitten |
| Sachkosten: | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |
| Weitere Ressourcen | | |

Haushaltsmittel

- eine VE über 60.000 € für das Beteiligungsverfahren soll 2023 von IvP-Nr. 211J.574 (Michael-Poeschke-Schule) umgeschichtet werden
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind ab 2024 ff. zur weiteren Projektumsetzung als VE- und Mittelbereitstellungen notwendig

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der vorliegende Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Die dargestellten Empfehlungen zum weiteren Projektablauf werden der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt.

2. Als nächster Schritt wird ein konzentrierter moderierter Beteiligungsprozess mit der Grund- und Mittelschule und den Akteuren im Stadtteil eingeleitet, der an den Beteiligungsergebnissen des ISEK-Prozesses anknüpft. Der Bedarf zur Vergabe dieser Leistung an ein externes Büro wird hiermit festgestellt.
3. Es werden Haushaltsmittel zur Durchführung eines hochbaulichen/städtebaulichen Realisierungswettbewerbs zur Erreichung der Einhäusigkeit der Hermann-Hedenus-Mittelschule und zur Gesamtkonzeption einer Grundstücksneuausrichtung im Stadtteil in Bauabschnitten benötigt und sind zum Haushalt 2024 ff. nachzumelden.
4. Die erforderlichen finanziellen Mittel für Planung und Bau werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte und entsprechend der Ergebnisse des städtebaulich/hochbaulichen Wettbewerbs ermittelt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

5. Der vorliegende Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Die dargestellten Empfehlungen zum weiteren Projektablauf werden der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt.
6. Als nächster Schritt wird ein konzentrierter moderierter Beteiligungsprozess mit der Grund- und Mittelschule und den Akteuren im Stadtteil eingeleitet, der an den Beteiligungsergebnissen des ISEK-Prozesses anknüpft. Der Bedarf zur Vergabe dieser Leistung an ein externes Büro wird hiermit festgestellt.
7. Es werden Haushaltsmittel zur Durchführung eines hochbaulichen/städtebaulichen Realisierungswettbewerbs zur Erreichung der Einhäusigkeit der Hermann-Hedenus-Mittelschule und zur Gesamtkonzeption einer Grundstücksneuausrichtung im Stadtteil in Bauabschnitten benötigt und sind zum Haushalt 2024 ff. nachzumelden.
8. Die erforderlichen finanziellen Mittel für Planung und Bau werden im Rahmen der weiteren Planungsschritte und entsprechend der Ergebnisse des städtebaulich/hochbaulichen Wettbewerbs ermittelt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 13

611/160/2023

**Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg: Addendum 'Klimaschutz und Klimaanpassung' zur Masterplanung Südgelände;
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die FAU und das Staatliche Bauamt Erlangen-Nürnberg haben in den Jahren 2020/21 eine Masterplanung für das Uni-Südgelände erstellt. Die Masterplanung ist als grundsätzliches städtebauliches Entwicklungskonzept zu verstehen und wurde mit folgenden Zielstellungen erarbeitet:

- erforderliche Flächenbedarfe sowie technische und funktionale Anforderungen aufzuzeigen
- ein zukunftsweisendes, modulares Entwicklungskonzept für das Uni-Südgelände zu erarbeiten
- ein einheitliches Gesamtkonzept für einen zusammenhängenden Universitätsstandort zu entwickeln

Das künftige Uni-Südgelände soll durch Nachverdichtung auf dem bestehenden Areal, durch Neubebauung von vorhandenen Bauflächen (Bebauungsplan Nr. 380 nördlich der Staudtstraße), aber auch auf neuen Erweiterungsflächen östlich der Nikolaus-Fiebiger-Straße (Bebauungsplan Nr. 467) und entlang der B 4 (Bebauungsplan Nr. 468) weiterentwickelt werden. Zusätzlich sind weitere universitäre Einrichtungen südlich der B 4, im Ostteil des Siemens Campus (Modul 7) vorgesehen.

Das vorliegende Addendum ‚Klimaschutz und Klimaanpassung‘ wurde 2022/23 als Ergänzung zur Masterplanung erstellt. Die 9 Leitbilder der Masterplanung werden dort durch ein 10. Leitbild ‚Klimaschutz und Klimaanpassung‘ erweitert.

Damit wird den Anforderungen, welche durch die globalen und lokalen Klimaveränderungen hervorgerufen werden, Rechnung getragen und die von der Stadt Erlangen beschlossenen Klimaziele berücksichtigt.

Ziel des Addendums ist

- die Masterplanung hinsichtlich der Themen Klimaschutz und Klimaanpassung zu schärfen,
- ergänzende Aussagen und Maßnahmen zur Umsetzung von Klimaschutz- und Klimaanpassungszielen zu formulieren sowie
- Strategien und Lösungsansätze einer klimasensiblen Quartiersentwicklung darzustellen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Masterplanung wurde dem Stadtrat am 28.04.2022 vorgestellt und eine Stellungnahme der Stadt Erlangen zur Masterplanung beschlossen.

Das Addendum zur Masterplanung wurde durch die Verwaltung geprüft; die vorliegende Beschlussvorlage fasst die Stellungnahmen der Fachbereiche zusammen.

Die Stellungnahme der Stadt Erlangen zur Masterplanung wie zum Addendum bilden die Grundlage für die zukünftige Umsetzung der Masterplanung sowie für Bauleitplanverfahren (z.B. 20. Änderung des Flächennutzungsplans, Bebauungspläne Nr. 467 und 468).

Im Folgenden werden die Inhalte des Addendums dargestellt und zusammengefasst:

Das Addendum ist in den Bereich Klimaschutz und den Bereich Klimaanpassung aufgeteilt. Nach der Beschreibung der Ausgangslage werden für beide Bereiche Ziele, Strategien und Lösungsansätze formuliert sowie auf notwendige konzeptionelle Vertiefungen hingewiesen.

Bereich Klimaschutz

Die globalen, nationalen und städtischen Klimaschutzziele müssen durch lokale Klimaschutzstrategien umgesetzt werden. Die lokale Reduktion der Treibhausgasemissionen trägt dazu bei, den menschengemachten Klimawandel abzumildern.

Für den Klimaschutz werden für drei Handlungsfelder folgende Ziele und Lösungen angestrebt:

Handlungsfeld Gebäude:

| <u>Zielsetzung:</u> | <u>Lösungsansätze / Maßnahmenspektrum:</u> |
|---|---|
| Ressourcenschonendes und energieeffizientes Bauen und Sanieren auf dem Campus | <ul style="list-style-type: none"> • Flächeneffiziente Bauweise • Hohe Energiestandards in Sanierung und Neubau • Ressourceneffizienter Gebäudebetrieb • Nachhaltige Baustoffe und Stoffkreisläufe • Optimierung der baulich-technischen Ausstattung |

Handlungsfeld Energie:

| <u>Zielsetzung:</u> | <u>Lösungsansätze / Maßnahmenspektrum:</u> |
|--|---|
| Reduzierung des Energieverbrauchs und klimafreundliche Gestaltung der Energieversorgung auf Campus | <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Solarenergie • Nutzung von Geothermie • Energiemonitoring und Verbrauchssteuerung • Beschaffung klimafreundlicher Energie • Einrichtung von Kleinwindanlagen |

Handlungsfeld Mobilität:

| <u>Zielsetzung:</u> | <u>Lösungsansätze / Maßnahmenspektrum:</u> |
|--|--|
| Förderung einer nachhaltigen, klimaschonenden, multimodalen Mobilität auf und zum Campus | <ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV-Angebots • Erhöhung der Erreichbarkeit („kurze Wege“) • Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes • Attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten • Mobilstationen • Bündelung des ruhenden Verkehrs • Infrastruktur für Elektromobilität • Mikrologistik • Mobilitätsmanagement / Mobilitätszentrale |

Hinweise des Addendums für die konzeptionelle Vertiefung:

Im Weiteren sind vertiefende Planungskonzepte notwendig, wie die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts inklusive Mobilitätsmanagement, und die Erarbeitung eines FAU-weiten Gesamtkonzepts zur Erreichung der Klimaneutralität im Bereich der Energieversorgung. Beide Konzepte gehen räumlich über das Uni-Südgelände hinaus.

Bereich Klimaanpassung

Klimaanpassungsmaßnahmen reagieren auf bereits vorhandene, aber auch zukünftig zu erwartende Klimaveränderungen (Hitze, Trockenheit, Starkregen), welche erhebliche Folgen für die Schutzgüter Mensch, Natur und Bauwerke mit sich bringen können.

Für den Bereich Klimaanpassung werden für zwei Handlungsfelder folgende Ziele und Lösungen angestrebt:

Handlungsfeld Hitzevorsorge:

| <u>Zielsetzung:</u> | <u>Lösungsansätze / Maßnahmenspektrum:</u> |
|---|---|
| Reduzierung der Überhitzung und Schutz vor hitzebedingten Beeinträchtigungen auf dem Campus | <ul style="list-style-type: none"> • Verschattung sonnenexponierter Räume • Einsatz heller Oberflächen • Kaltluftproduktion und Luftaustausch • Gebäudekühlung und Hitzeschutz • Gebäudebegrünung • Schaffung und Vernetzung von Grünflächen • Einsatz von Wasserelementen • Klimawandelresistente Artenauswahl • Reduzierung der Versiegelung • Unterirdische Wasserspeicher |

Handlungsfeld Regenwasserbewirtschaftung:

| <u>Zielsetzung:</u> | <u>Lösungsansätze / Maßnahmenspektrum:</u> |
|---|---|
| Minimierung und Schutz vor Beeinträchtigungen durch Starkregen und Trockenheit auf dem Campus | <ul style="list-style-type: none"> • Versickerung von Niederschlagswasser • (Retentions-)Gründächer • (Multifunktionale) Retentionsflächen • Offene Wasserflächen • Notabflusswege • Objektschutz vor Starkregen und Staunässe • Regenwasserspeicherung und -nutzung • Verbesserte Wasserversorgung des Grüns |

Hinweise des Addendums für die konzeptionelle Vertiefung:

In der weiteren Planung sollen die vielfältigen Synergien zwischen den Handlungsfeldern Hitzeschutz und Regenwasserbewirtschaftung genutzt werden. Regenwasser stellt nicht nur eine Überflutungsgefahr dar, sondern kann in Verbindung mit landschaftsökologischen und -gestalterischen Aspekten zur Verdunstung und Kühlung beitragen. Im Rahmen der Kanalsanierung im Südgelände ist die Erarbeitung eines Entwässerungskonzepts mit Maßnahmen zum Regenwassermanagement vorgesehen.

Zusammenfassung des Addendums:

Die Umsetzung der Masterplanung bietet die Gelegenheit, um an vielen Bausteinen sukzessive die Resilienz des bestehenden Campus gegenüber dem Klimawandel zu erhöhen und somit die Ziele der Stadt Erlangen zum Klimaaufbruch umzusetzen. Entscheidende Handlungsbereiche sind dabei die emissionsoptimierte Gestaltung der Gebäude (Sanierung und Neubau), die klimaschonende Ausgestaltung der Mobilität sowie eine nachhaltige Energieversorgung.

Durch gezielte freiraumplanerische Bausteine kann der Hitzevorsorge Rechnung getragen werden und eine Verschlechterung des Mikroklimas minimiert werden (vernetzte Grünflächen, Beschattung, Kaltluftleitbahnen). Beim vorgesehenen Entwässerungskonzept sind die Prinzipien der „Schwammstadt“ zu berücksichtigen.

Für eine optimale Ausschöpfung der vielseitigen Synergien ist grundsätzlich eine integrierte Planung erforderlich.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Addendum zur Masterplanung wird aus Sicht der Verwaltung sehr begrüßt. Die Lösungsansätze des 10. Leitbildes ‚Klimaschutz und Klimaanpassung‘ werden als Querschnittsaufgabe zu den anderen Leitbildern gesehen. Insbesondere mit den Leitbildern ‚Grünboulevard‘, ‚Freiräume und Verflechtungen mit der Umgebung‘, ‚Autofreier Campus‘ oder ‚shared space‘ wird großes Potential und gegenseitige positive Verstärkungen auch für Klimaschutz und Klimaanpassung gesehen. Dagegen werden manche Leitbilder hinsichtlich klimatischer Aspekte als weniger bedeutend erachtet (z.B. ‚Adressen und Landmarken‘). Deshalb wird eine Priorisierung der Leitbilder empfohlen.

Die Klimaschutzziele der Stadt Erlangen, welche u.a. in Form von Grundsatzbeschlüssen (Solare Baupflicht, Klimafreundlicher Neubau), aber auch durch städtische Satzungen (z.B. Freiflächengestaltungssatzung) beschlossen wurden, wurden beim Addendum berücksichtigt. Diese sind in den weiteren Planungsschritten zu beachten. Darüber hinausgehende Konzepte oder Maßnahmen werden begrüßt – wie bereits im Addendum erwähnt (z.B. PV-Module auch an Fassaden, Projekte zur Energieeinsparung, klimaschonender Materialeinsatz an Gebäuden).

Im Handlungsfeld Gebäude sollen „Blau-Grüne-Infrastruktur- und Gebäudehüllen integriert werden. Um Ressourcen einzusparen, ist die Weiternutzung und Umnutzung des Bestandes bzw. die Mehrfachnutzung von Gebäuden vorrangig zu prüfen. Zudem ist bei den Gebäuden auf einen sparsamen Ressourcenverbrauch im Bau und Unterhalt zu achten.

Aufgrund der besonderen naturräumlichen Lage des Uni-Südgeländes und den benachbarten landesweit bedeutsamen Biotopflächen soll für die zukünftige Grünflächenplanung der Biotopverbund - soweit möglich - berücksichtigt werden. Für diese Flächen wurden mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 380 mit integriertem Grünordnungsplan bereits die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung der FAU geschaffen. Hier wäre prinzipiell auch ein Parkhaus zulässig.

Ein umfassendes Mobilitätskonzept und die im Handlungsfeld Mobilität genannten Maßnahmen können dazu beitragen, dass auf die Errichtung weiterer Parkhäuser ggf. verzichtet werden kann. Dies gilt vor allem für ein potientiell Parkhaus im Bereich des Bebauungsplans Nr. 380, welches aufgrund der ökologischen und bioklimatischen Bedeutung der zu versiegelnden Fläche besonders kritisch gesehen wird. Der ruhende Verkehr ist auf das notwendige Maß zu reduzieren. Hierbei könnte auch die geplante Änderung der Stellplatzsatzung einen Beitrag leisten. Durch eine geplante direkte Anbindung von der B4 ins Südgelände könnte auch die Sebaldu-Siedlung weitgehend verkehrlich entlastet werden. Die Art und Weise der Anbindung wäre Gegenstand vertiefender planerischer Überlegungen.

In den Themenbereichen Freiraum / Grünflächen / Gebäudebegrünung sind jene Aspekte, die bereits zur Masterplanung angeführt wurden, zu berücksichtigen. Beispielhaft ist hier eine

Minimierung von versiegelten Flächen, möglichst versickerungsfähige Beläge und die Erhaltung zukunftsfähiger Bäume mit entsprechend großen Pflanzbeeten zu nennen. In Kombination mit Retentionsflächen nach dem Schwammstadtprinzip sind die Grünflächen ein wichtiger Baustein zur Klimaanpassung. Die aufgezeigten Lösungsansätze zur Regenwasserbewirtschaftung und zum Schutz vor Starkregen werden begrüßt. Da das Abwassernetz im Umgriff des Uni-Südgeländes teilweise ausgelastet ist, können weitere Zuleitungen nur gedrosselt abgeführt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass diese vorgegebenen Einleitbeschränkungen in den öffentlichen Kanal zu berücksichtigen sind.

Durch die im Addendum aufgeführten Lösungsansätze können Regenmengen versickert, zurückgehalten oder zeitverzögert abgeführt werden, so dass Abflussspitzen bei Starkregen abgemindert werden. Im Hinblick auf das Schwammstadtprinzip werden die Zielsetzungen und Maßnahmenvorschläge des Addendums seitens der Stadt Erlangen befürwortet. Konzepte zur Wasserspeicherung sind zu detaillieren und weiterzuentwickeln.

Fazit

Bei einer konsequenten Umsetzung der Leitideen und Maßnahmenvorschläge des Addendums ist davon auszugehen, dass eine Kongruenz mit den Klimaschutzzielen der Stadt Erlangen erreicht wird. In der Summe kann damit der erforderliche Beitrag geleistet werden, negative Folgen des Klimawandels und insbesondere des damit verschränkten Artensterbens abzumildern.

Die im Addendum genannte vorausschauende und integrierte Planung ist die Grundlage für alle weiteren Planungsschritte und wird von Seiten der Stadt Erlangen unterstützt.

Die Hinweise zur konzeptionellen Vertiefung in den Bereichen Mobilität, Energieversorgung und Freiraumgestaltung unter Einbeziehung der Hitzevorsorge, des Kaltluftprozessgeschehens, der Regenwasserbewirtschaftung und dem Biotopverbund werden als erforderlich gesehen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- 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:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Umweltreferentin Frau Bock legt einen Referentinnenantrag vor.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Dr. Marenbach wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Umweltreferentin Frau Bock legt einen Referentinnenantrag vor.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 14

611/172/2023

**Erhöhte Gesamtkosten für die Durchführung des Wettbewerbs Quartier KuBiC /
CEG**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Am 19.10.2021 wurde beschlossen, dass auf Grundlage der vorausgegangenen Machbarkeitsstudie ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb ausgelobt werden soll.

Im Rahmen der Vorbereitungen dazu wurde klar, dass dieser Wettbewerb nur mit einem hochbaulichen Teil sinnvolle Ergebnisse erbringen kann. Daher wurde der Wettbewerb um einen Hochbauteil erweitert. Die Aufgabenstellung für den o.g. Wettbewerb wurde am 29.06.2023 im Stadtrat beschlossen.

Auf Grundlage einer groben Kostenschätzung vom März 2023 wurde mit Gesamtkosten von ca. 260.000 € gerechnet. Die Bereitstellung dieser Finanzmittel durch Umschichtung von Haushaltsmitteln wurde ebenso am 29.06.2023 im Stadtrat beschlossen.

Eine konkretere Kostenermittlung konnte erst nach Beschluss der Aufgabenstellung ermittelt werden. Die nun vorgesehene zweigeschossige Tiefgarage bedingt höhere Baukosten und dadurch auch höhere Preisgelder für den Wettbewerb.

Des Weiteren sind die von der Bayerischen Architektenkammer empfohlenen Aufwandsentschädigungen für die Preisrichter*innen inzwischen angehoben worden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die bereitgestellten Finanzmittel von 260.000 € werden nicht ausreichen.

Nach den neuen Berechnungen ist von Gesamtkosten von 310.000 € auszugehen.

Somit besteht ein Fehlbetrag von 50.000 €, der derzeit im Haushalt 2024 nicht vorhanden ist.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die zusätzlich erforderlichen Finanzmittel von 50.000 € sollen durch die Umschichtung von Haushaltsmitteln aus dem Masterplan Stadtentwicklungskonzept (STEK) bereitgestellt werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

| | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Investitionskosten: | € 280.000 | bei IPNr.: 511.607 |
| Sachkosten: | € 30.000 | bei Sachkonto: 527151, 523111 |
| Personalkosten (brutto): | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | ggf. 60% der förderfähigen Kosten | bei Sachkonto: 511.607ES, 511.607EB |

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 511.607 i.H.v. 260.000 bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden → zusätzliche 50.000 € werden durch Umschichtung bereitgestellt

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Den für die Durchführung des Wettbewerbs ermittelten Gesamtkosten wird zugestimmt.
3. Die für den Wettbewerb zusätzlich notwendigen Finanzmittel i.H.v. 50.000 Euro sind durch Umschichtung von HH-Mitteln aus dem Sachkonto für das Stadtentwicklungskonzept bereitzustellen. Der Umwidmung der beschlossenen HH-Mittel des Masterplans Stadtentwicklungskonzept (STEK) zur Verwendung für den Realisierungs- und Ideenwettbewerbs Quartier KuBiC / CEG wird zugestimmt.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 9 gegen 5

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Den für die Durchführung des Wettbewerbs ermittelten Gesamtkosten wird zugestimmt.
3. Die für den Wettbewerb zusätzlich notwendigen Finanzmittel i.H.v. 50.000 Euro sind durch Umschichtung von HH-Mitteln aus dem Sachkonto für das Stadtentwicklungskonzept bereitzustellen. Der Umwidmung der beschlossenen HH-Mittel des Masterplans Stadtentwicklungskonzept (STEK) zur Verwendung für den Realisierungs- und Ideenwettbewerbs Quartier KuBiC / CEG wird zugestimmt.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 6 gegen 3

TOP 15

611/177/2023

**Herausnahme Gewerbegebiet Eltersdorf aus dem Flächennutzungsplan
hier: Fraktionsantrag Nr. 165/2021 ÖDP Fraktion**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ausgangssituation

Der wirksame Flächennutzungs- und Landschaftsplan mit integriertem Grünordnungsplan 2003 (FNP 2003) der Stadt Erlangen stellt südöstlich von Eltersdorf eine gewerbliche Baufläche dar (siehe Anlage 1).

Die Darstellung beruht auf den Planungen eines gemeinsamen Gewerbegebietes der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen aus den 1990er Jahren. Die Planungen für einen interkommunalen Gewerbepark wurden 1999 jedoch eingestellt. Auf Grund des damals bereits fortgeschrittenen Erarbeitungsprozesses bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes ist die gewerbliche Baufläche Bestandteil des FNP geblieben, welcher im Jahr 2003 wirksam wurde.

Es liegen keine politischen Beschlüsse oder Bestrebungen vor, um eine Entwicklung des Gewerbestandortes wieder aufzunehmen.

Weiterhin wird im FNP 2003 eine Trasse der bisher geplanten Ortsumfahrung Eltersdorf, als Hauptverkehrsstraße dargestellt (siehe Anlage 1).

Auf Grund einer sehr hohen Population artenschutzrechtlich besonders geschützter Vogelarten im Bereich der geplanten Trasse und des im Suchraum nicht umsetzbaren erforderlichen Ausgleichsbedarfs wurde auf Basis des Stadtratsbeschlusses (66/185/2023) im August 2023 die Einstellung des Planfeststellungsverfahrens zur Ortsumfahrung Eltersdorf bei der Regierung von Mittelfranken beantragt. Mit der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens ist absehbar keine Erschließung der Baufläche möglich. Zudem ist zu erwarten, dass die artenschutzrechtlichen Restriktionen in ähnlicher Weise auf ein mögliches Gewerbegebiet zutreffen würden.

Mit Antrag vom 17.06.2021 beantragt die ÖDP-Fraktion die Herausnahme der Trasse der Ortsumfahrung sowie der gewerblichen Bauflächen südöstlich von Eltersdorf aus dem FNP 2003 (siehe Anlage 2).

Empfehlung der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt, die derzeitige Darstellung des FNP 2003 nicht zu ändern.

Der FNP 2003 entfaltet als vorbereitender Bauleitplan keine direkte Rechtswirkung, so dass die Darstellungen aktuell nicht überarbeitungsbedürftig sind.

Im Rahmen des Prozesses zum geplanten Stadtentwicklungskonzept wird die Stadtgesellschaft sich mit der zukünftigen Entwicklung der Stadt Erlangen als Ganzes beschäftigen. Dies kann bzw. wird die Grundlage für eine Gesamtfortschreibung des Flächennutzungsplanes bilden.

Vorab ein isoliertes FNP-Änderungsverfahren durchzuführen, wird daher nicht als sinnvoll und erforderlich erachtet. Weiterhin ist die Änderung nicht im Arbeitsprogramm der Verwaltung enthalten und es stehen keine finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung.

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 165/2021 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 9 gegen 5

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Fraktionsantrag Nr. 165/2021 ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 6 gegen 3

TOP 16

613/248/2023

Antrag 042/2023 der Klimaliste Erlangen: Schaffung von 70 neuen Lademöglichkeiten im Stadtgebiet Erlangen bis Ende 2024

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In dem Antrag 042/2023 vom 03.04.2023 stellt die Klimaliste Erlangen die Forderung, 70 neue Ladepunkte im Erlanger Stadtgebiet bis Ende 2024 zu schaffen. Davon sollen mindestens 30 Ladepunkte im Innenstadtgebiet errichtet werden. Die Standorte sollen bevorzugt in der Innenstadt gewählt werden. Dadurch sollen Lademöglichkeiten für Pendler*innen und Besucher*innen gefördert werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Insbesondere Ladepunkte im privaten Bereich und auf firmeneigenen Flächen werden zukünftig eine zentrale Rolle spielen, um den entstehenden Ladebedarf zu decken. Durch das 2021 in Kraft getretene Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG), welches Vorgaben zum Ausbau von Leitungs- und Ladeinfrastruktur an Neubauten, bei Renovierungen und bestehenden Gebäuden beinhaltet, werden bis 2025 zusätzliche Lademöglichkeiten an privaten und öffentlichen Gebäuden entstehen. Ziel des Gesetzes der Bundesregierung ist es dabei, den Ausbau der Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im Gebäudebereich zu beschleunigen und andererseits die Bezahlbarkeit des Bauens und Wohnens zu wahren. Betroffen sind Wohnungsgebäude mit mehr als fünf Stellplätzen und Nichtwohngebäude mit mehr als sechs Stellplätzen, worunter auch öffentliche Gebäude der Kommunen fallen. Das Gesetz schreibt nicht vor, dass die errichtete Ladeinfrastruktur auf den Parkplätzen der Gebäude öffentlich zugänglich sein muss.

Das Gebäudemanagement der Stadt Erlangen kooperiert mit den ESTW, um die Anforderungen des GEIG für die städtischen Liegenschaften zu erfüllen. In Abstimmung mit den ESTW werden öffentliche Ladepunkte geschaffen, die sich in unmittelbarer Nähe der betroffenen öffentlichen Liegenschaften befinden und diesen nach §12 (GEIG) zugeordnet.

Der Zeitplan sieht vor, dass die geforderten Ladepunkte, sofern die Finanzierung geklärt ist, bis Ende 2025 in Betrieb gehen. Zuletzt wurde eine Ladesäule an der Moltkestr. 14 in Betrieb genommen, momentan befinden sich Ladesäulen am Bahnhof Erlangen und in der Frankenalbstraße in Büchenbach im Bau (s. Anlage 1).

Die ESTW planen in regelmäßigen Abständen den Ausbau der öffentlichen Elektromobilitätsinfrastruktur im Stadtgebiet (s. Anlage 2). Dabei wird auch auf eine barrierereduzierte Umsetzung geachtet. Seit Ende 2022 sind durch die ESTW in Erlangen 10 Ladesäulen mit insgesamt 21 Ladepunkten in Betrieb (Kurt-Eisner-Platz: 3 Ladepunkte, alle anderen Ladesäulen: 2 Ladepunkte). Bisher sind im Jahr 2023 20 zusätzliche ESTW-Ladepunkte geschaffen worden, vier weitere Ladepunkte stehen kurz vor der Fertigstellung (s. Anlage 1). Damit wurde die Anzahl der Ladepunkte in 2023 ungefähr verdoppelt. Ziel ist es, in fast jedem Stadtteil Lademöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Für das Jahr 2023/2024 wurde ein Förderantrag von den ESTW an das Land Bayern (3. Förderaufruf) für 64 neue Ladepunkte gestellt. Diese Ladepunkte sollen gemäß der Strategie von Stadt und Stadtwerken möglichst in dicht bebauten Gebieten (Geschoßwohnungsbau) oder in der Nähe von städtischer Infrastruktur aufgestellt werden. Am 8.8.2023 wurde den ESTW vom Fördergeber mitgeteilt, dass mit einer Förderung, wegen Überzeichnung des Fördermittelprogramms, nicht zu rechnen ist. Daher wird die Wirtschaftlichkeit des geplanten Ausbaus derzeit neu bewertet. Aufgrund der Absage des Förderprogramms kann zum jetzigen Zeitpunkt keine genau Anzahl für die Umsetzung von Lademöglichkeiten für das Jahr 2024 genannt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Aufgabe der Stadt Erlangen besteht ausschließlich darin, private Anbieter*innen beim Ausbau eines bedarfsgerechten Ladeinfrastrukturnetzes für das Stadtgebiet zu unterstützen. Dabei werden die von den privaten Anbieter*innen vorgeschlagenen Standorte auf verkehrliche, städtebauliche und elektrotechnische Rahmenbedingungen durch die Stadtverwaltung überprüft und abschließend verkehrsrechtlich angeordnet. Die Umsetzung und der Betrieb der Ladesäulen liegen jedoch in der Verantwortung des jeweiligen Anbieters. Eine Verpflichtung der Kommunen zur Bereitstellung eines öffentlichen Ladeinfrastrukturnetzes besteht nicht. Lediglich im Rahmen des GEIG stehen die Kommunen in der Verpflichtung, Ladeinfrastruktur auf Parkplätzen an öffentlichen Gebäuden zu errichten.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- 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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag der Klimaliste Erlangen mit der Antrags Nr. 042/2023 vom 03.04.2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Antrag der Klimaliste Erlangen mit der Antrags Nr. 042/2023 vom 03.04.2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 17

613/249/2023

Maßnahmenpaket Verkehrsberuhigung Eltersdorf

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Zuge der Abstufung der Ortsdurchfahrt durch Eltersdorf sind zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung geplant, die sich in Abhängigkeit des jeweiligen Planungs- und Umsetzungsaufwands in drei Kategorien gliedern lassen: kurzfristig (Planungen liegen vor bzw. sind abgestimmt; Umsetzung ist abhängig von Finanzierung und Personalkapazitäten), mittelfristig (Planungen wurden begonnen, sind aber noch nicht final abgestimmt; Finanzierung und Arbeitsprogramm in Planung) und langfristig (Planungen noch nicht begonnen). Weiterhin lassen sich erste Abschätzungen herleiten, welche zeitlichen Auswirkungen die jeweiligen Maßnahmen auf die angestrebte Fahrtzeitverlängerung bei einer Ortsdurchfahrt haben. Damit wird deutlich, dass einzelne Maßnahmen keinen nennenswerten Effekt hinsichtlich der Verkehrsberuhigung erzielen, sondern die Maßnahmen als Paket anzusehen sind, die lediglich in ihrer Gesamtheit die gewünschte Wirkung versprechen. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, dass die Strecke weiterhin als Umleitungsrouten für die BAB A 73 vorgesehen ist und hierfür in beiden Richtungen ausreichend leistungsfähig bleiben muss.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Kurzfristige Maßnahmen:

- Zu den kurzfristigen Maßnahmen zählen die **Verbreiterung des Seitenraumes** in der Fürther Straße auf einen richtlinienkonformen 2,5 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweg ohne Benutzungspflicht mit zusätzlich 0,5 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn.
- In diesem Zuge werden **barrierefreie Buskaps** an den Haltestellen „Weidenweg“ und „Am Kreuzstein“ geschaffen. Ebenso wird die Haltestelle „Bruck Kirche“ im Rahmen eines größeren Umbaus der Kreuzung an der Felix-Klein-Straße zu einem barrierefreien Buskap umgebaut.
- Eine weitere kurzfristige Maßnahme stellt eine **Querungshilfe** am Lindenweg sowie eine am nördlichen Ortseingang von Eltersdorf dar, die jeweils eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung haben werden.

In Summe kann durch diese Maßnahmen, insbesondere durch das Halten der Busse am Fahrbahnrand, eine Fahrtzeitverlängerung auf der gesamten Nord-Süd-Achse von maximal einer Minute erreicht werden.

- Die Lichtsignalanlagen an der Mendelstraße und am Regnitzweg können im Zuge der Sanierung im nächsten Jahr zu **Pförtnerampeln** umfunktioniert werden. Hierbei sind unterschiedliche Modelle denkbar, die durch längere bzw. regelmäßige Grünzeiten für den Fußverkehr zusammen eine Fahrtzeitverlängerung bis zu einer Minute erreichen können. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass dadurch auch für aus Eltersdorf ausfahrende Kfz längere Wartezeiten entstehen, Rotlichtverstöße unter Umständen zu erwarten sind sowie der Einbau von Detektoren zur Verkehrsüberwachung erforderlich wird, da die Route auch in Zukunft ihre Funktion als Autobahnumleitung erfüllen muss.

Mittelfristige Maßnahmen:

- Als mittelfristige Maßnahme ist ein **Radverkehrsangebot** in Eltersdorf jeweils zum Egidienplatz hin geplant. Aufgrund der Fahrbahnbreite sind ein einseitiger Schutzstreifen oder Piktogrammketten denkbar. Die genaue Ausgestaltung wird von der Stadtverwaltung in Abhängigkeit der Ergebnisse einer aktuell durchgeführten Verkehrszählung festgelegt. Hierdurch entsteht eine Fahrtzeitverlängerung, die im Sekundenbereich liegt und daher nicht genauer beziffert werden kann.
- Weiterhin ist ein **Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr** zwischen dem Pestalozziring und der Eltersdorfer Straße geplant. Der Schwerverkehr aus dem Gewerbegebiet Pestalozziring muss deshalb nach Osten ausfahren. Dies soll durch entsprechende Beschilderung und Teilaufpflasterung deutlich gemacht werden. Diese Maßnahme dient lediglich der Entlastung des Durchgangsverkehrs, wodurch keine Fahrtzeitverlängerung entsteht.
- Der **Umbau** der T-Kreuzung am **Egidienplatz** zu einem Kreisverkehr erfolgt im Rahmen der Neugestaltung des gesamten Egidienplatzes. Hierbei wird die Zufahrt aus der Weinstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Die Pflasterung sowie eine Engstelle in diesem Zufahrtsbereich sorgen für eine zusätzlichen Geschwindigkeitsreduzierung.
- Eine weitere mittelfristige Maßnahme stellt das neue **Nahversorgungszentrum** am S-Bahn-Halt Eltersdorf dar, welches durch einen weiteren Kreisverkehr an die Weinstraße angebunden werden soll.

Durch die neue Verkehrsabwicklung an den besagten Knotenpunkten, die durch die beiden letztgenannten Maßnahmen (Egidienplatz und Nahversorgungszentrum) entstehen, wird in Summe eine Fahrtzeitverlängerung von circa einer Minute für die Beziehung aus bzw. nach Osten erwartet.

Langfristige Maßnahmen:

- Die letzte Maßnahme stellt der **Umbau der Autobahnanschlussstelle** südlich von Eltersdorf dar. Diese liegt nicht in der Baulast der Stadt, sodass hier mit der längsten Umsetzungsdauer (ab 2026) zu rechnen ist. Aktuell sind seitens der Stadtverwaltung drei Varianten denkbar, die eine richtungsbezogene Zuflussdosierung nach Eltersdorf ermöglichen und im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft werden sollen. Hierdurch ist eine Fahrtzeitverlängerung bis zu einer Minute möglich.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Planungsziel zur verkehrlichen Entlastung von Eltersdorf (Durchgangsverkehr) soll mit den geschilderten Maßnahmen trotz der Einstellung des Planfeststellungsverfahrens zur Realisierung der Ortsumgehung Eltersdorf soweit als möglich erreicht werden. Bei der Ortsdurchfahrt kann durch das Maßnahmenpaket eine Fahrtzeitverlängerung von insgesamt bis zu drei Minuten (sowohl auf der Nord-Süd- als auch auf der Ost-Süd-Verbindung) erreicht werden. Dabei ist zu beachten, dass die Maßnahmen nicht nur die Durchfahrenden, sondern auch die Eltersdorfer Bürgerschaft betreffen werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- 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:

Die Stadträtin Frau Wunderlich bittet darum, die geschätzten Kosten der Maßnahmen zu ergänzen. Die Verwaltung sagt zu, dem Ausschuss schrittweise vorab die Maßnahmen inklusive Kosten zum Beschluss vorzulegen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, durch eine Kombination mehrerer Maßnahmen eine Verkehrsberuhigung in Eltersdorf zu erzielen, die sowohl die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert als auch eine Entlastung des Durchgangsverkehrs nach sich zieht.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Stadträtin Frau Wunderlich bittet darum, die geschätzten Kosten der Maßnahmen zu ergänzen. Die Verwaltung sagt zu, dem Ausschuss schrittweise vorab die Maßnahmen inklusive Kosten zum Beschluss vorzulegen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, durch eine Kombination mehrerer Maßnahmen eine Verkehrsberuhigung in Eltersdorf zu erzielen, die sowohl die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert als auch eine Entlastung des Durchgangsverkehrs nach sich zieht.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 18

613/250/2023

Antrag Nr. 046/2023 der SPD Fraktion: Berichtsantrag zum Stand der Ampelvorrangschaltung für den Rettungsdienst

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Antrag 046/2023 vom 18.04.2023 bittet die SPD Fraktion um Berichterstattung zum aktuellen Stand der Ampelvorrangschaltung für den Rettungsdienst sowie GPS basierter Lösungen für den Eingriff in die Ampelschaltung. Neben dem Martinshorn ist eine Kreuzung bei zusätzlicher Grünschaltung sicherer zu passieren, weshalb dies für die Erlanger Feuerwehr sowie andere Blaulichtorganisationen zu begrüßen ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Eine Vorrangschaltung wurde 2019 im Rahmen eines Pilotprojektes der Anlage K186 (Kreuzung Frauenaauracher Straße/ Gundstraße) stadintern bereits diskutiert. Damals waren die hohen Investitionsmittel und der geringe Nutzen für die Feuerwehr ausschlaggebend das Projekt nicht weiter zu verfolgen. Hierzu erfolgten erste Abstimmungen mit der Feuerwehr und dem Arbeiter-Samariter-Bund (ASB). Auf eine Unterrichtung von Stadtratsgremien wurde damals verzichtet.

In 2023 wurde zum Thema Feuerwehr-Priorisierung eine Förderskizze im Rahmen des

Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eingereicht. Hierbei bestünde ebenfalls die Gelegenheit, die Anlagentechnik mit zu erneuern und die veraltete Infrastruktur bei der Feuerwehr zu ersetzen. Im vorgesehenen Konzept werden über virtuelle Meldepunkte, die von den Einsatzfahrzeugen überfahren werden, diese ans Verkehrssteuergerät gemeldet. Jede Kreuzung erhält dabei einen separaten, bedarfsorientierten Eingriff. Diese müssen entsprechend implementiert und programmiert werden. Für die Steuerung der Ampelphasen findet dabei ein regelmäßiger Datenaustausch mit den einzelnen Lichtsignalanlagen und dem Verkehrsrechner statt, mit gleichzeitigem Erfassen des Standortes über GPS. Die Priorisierung von externen Rettungsfahrzeugen würde bei einer Förderzusage erst in einem zweiten Schritt erfolgen.

Grund hierfür ist, dass die Umsetzung der Vorrangschaltung speziell für den Rettungsdienst in der Praxis mit folgenden Hürden verbunden ist: Eine Anmeldung an einer Lichtsignalanlage ist für einzelne Buslinien eingerichtet und richtungsabhängig. Dies ist beim Rettungsdienst allerdings nicht gewährleistet.

Zudem ist die Vorlaufzeit für die Anmeldung bei einer Fahrt mit Sonderrechten nicht ausreichend, was bedeutet, dass die Schaltung zu spät wirksam wäre. Die Feuerwehr hingegen schaltet sich zentral für ganze Routen frei. Derartige Fahrten mit massiven Eingriffen in den Verkehr finden im Gegensatz zum Rettungsdienst aber deutlich seltener statt.

Insgesamt ist die Technik sehr anspruchsvoll und kann nur von Spezialisten durchgeführt werden, die die Anforderungslogik über Betriebsleitsysteme zentral einspeisen. Dies ist für Rettungsdienste mit unterschiedlichen Betreibern leider nicht möglich.

Am 24.08.2023 wurde uns vom Fördergeber mitgeteilt, dass aufgrund Überzeichnung keine Aufnahme des Vorhabens in das Förderprogramm erfolgen kann. Die Projektkosten von geschätzt 1,3 Mio. € übersteigen ohne Fördermittel die Haushaltsansätze für Umbau und Erneuerung der Lichtsignalanlagen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aus den vorgenannten Gründen wird die Verwaltung die Priorisierung der Feuerwehr mit entsprechender Aufrüstung der dafür notwendigen Infrastruktur zurückstellen. Eine Priorisierung von externen Rettungsfahrzeugen ist daher zum aktuellen Zeitpunkt ebenfalls noch nicht vorgesehen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, über den aktuellen Stand der Ampelvorrangschaltung für den Rettungsdienst zu berichten.
2. Der Antrag der SPD Fraktion mit der Antrags Nr. 046/2023 vom 18.04.2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Verwaltung wird beauftragt, über den aktuellen Stand der Ampelvorrangschaltung für den Rettungsdienst zu berichten.
4. Der Antrag der SPD Fraktion mit der Antrags Nr. 046/2023 vom 18.04.2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 19

614/074/2023

Antrag aus der BÜV Anger Bruck, Landschaftsschutzgebiet Regnitzgrund

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag vom 14.09.2022 (TOP 5) ist in der Bürgerversammlung Anger/ Bruck beantragt worden, dass das Landschaftsschutzgebiet Regnitzgrund stärker geschützt werden solle. Hierzu ist eine Nutzungsverordnung ähnlich der Verordnung über die Parkanlage Englischer Garten gewünscht worden und ein Verbot für Radfahrer (Verkehrszeichen 254).

Eine Nutzungsverordnung ist nicht möglich, da es sich hier um landwirtschaftliche Nutzflächen handelt (Art. 30 BayNatSchG).

Für ein Verbot des Radfahrens im Landschaftsschutzgebiet gibt es keine Rechtsgrundlage, weshalb dies nicht möglich ist.

Die Naturschutzwacht kontrolliert hier bereits im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Für weitere Kontrollen ist derzeit kein Personal vorhanden, wir werden aber an die Polizei herantreten mit der Bitte um Kontrollen im Rahmen der polizeilichen Möglichkeiten.

Im Mai 2022 wurde dort ein neues Hinweisschild zum Landschaftsschutzgebiet aufgestellt. Dazu wurde im Oktober 2022 an der Einfahrt in das Landschaftsschutzgebiet an der Pommernstraße eine Schranke eingebaut, um hier die Lage zu verbessern (vgl. hierzu Beschluss Nr. 31/136/2022).

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

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 des Beiratsmitglied Herr Brock wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt. Die Verwaltung wird den Bürger kontaktieren und nachfragen, ob er noch Interesse an der Behandlung dieses Punktes hat, da dieser bereits zum wiederholten Male vertagt wurde.

Abstimmung:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Beiratsmitglied Herr Brock wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt. Die Verwaltung wird den Bürger kontaktieren und nachfragen, ob er noch Interesse an der Behandlung dieses Punktes hat, da dieser bereits zum wiederholten Male vertagt wurde.

Abstimmung:

vertagt

TOP 20

Stadt-Umland-Bahn (StUB)

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

Protokollvermerk:

Frau Guttzeit und Herr Dr. Opheys vom Zweckverband StUB halten einen Vortrag zur Trassenführung im Bereich der Arcaden und beantworten zusammen mit der Amtsleitung des Amtes für Stadtplanung und Mobilität Herrn Lohse sowie dem Leiter der Abteilung Mobilitätsplanung Herrn Dr. Korda die Fragen der Ausschuss- und Beiratsmitglieder.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Guttzeit und Herr Dr. Opheys vom Zweckverband StUB halten einen Vortrag zur Trassenführung im Bereich der Arcaden und beantworten zusammen mit der Amtsleitung des Amtes für Stadtplanung und Mobilität Herrn Lohse sowie dem Leiter der Abteilung Mobilitätsplanung Herrn Dr. Korda die Fragen der Ausschuss- und Beiratsmitglieder.

Stadt-Umland-Bahn (StUB): Trassenführung im Bereich Arcaden Hier: Städtebauliche und verkehrliche Aufwertung der Güterhallenstraße (Arcadenvorplatz)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der MzK 613/233/2023 von 20.06.2023 wurde der UVPA über das weitere Vorgehen zur Mobilität, auch in Zusammenhang mit der Stadt-Umland-Bahn, an den Arcaden informiert. Die darin angekündigten Beteiligungen wurden seitdem durchgeführt.

Vor den Arcaden öffnet sich der Erlanger Bevölkerung ein zentraler Raum, der zum heutigen Zeitpunkt allerdings durch den hohen Anteil an Verkehrsflächen für den MIV und ÖV keine angemessene Aufenthaltsqualität bietet. Aktuell treffen hier viele verschiedene Mobilitätsformen aufeinander, gleichzeitig dient dieser Ort mit den angrenzenden gastronomischen Nutzungen dem Aufenthalt, dessen Qualität verbesserungswürdig ist. Grundsätzlich hat die Stadt Erlangen sowohl im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) als auch in der Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen das Thema aufgegriffen. 2019 wurde die Verwaltung beauftragt, das Konzept zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Neue Straße und die Henkestraße im Rahmen eines stufenweisen Vorgehens zu konkretisieren (613/190/2018/2). Nachdem die Trassenführung der Stadt-Umland-Bahn diesen Bereich tangiert und dazu eine politische Entscheidung erforderlich ist, hat die Stadtverwaltung die Diskussion über den Umgang mit dem Abschnitt der Güterhallenstraße hinsichtlich der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zeitlich vorverlegt. Durch die Planung der StUB in dem Gebiet bietet sich die einmalige Chance, den Raum zu einem der zentralen Plätze in Erlangen aufzuwerten sowie Funktion und Gestaltung des Platzes in Einklang zu bringen und eine verbesserte Aufenthaltsqualität zu schaffen. Damit ist vor dem Hintergrund des Klimaaufbruchs an dieser Stelle auch die Umsetzung der 2023 beschlossenen Ziele der Prioritätenliste zur Entsiegelung von städtischen Plätzen möglich (611/134/2022/1).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Stadtverwaltung hat gemeinsam mit dem ZV StUB eine Vorzugsvariante sowie eine Rückfallvariante erarbeitet. In der Vorzugsvariante wird der Abschnitt zwischen Güterbahnhofstraße und Nürnberger Straße für den MIV gesperrt (*siehe Anlage 1 „Visualisierung Vorzugsvariante“*).

Verkehrliche Ziele

Wie zuvor dargestellt, wird durch den VEP die Entlastung der Henkestraße vom Durchgangsverkehr angestrebt. Dabei bleibt die Frage bestehen, wie zukünftig alle Mobilitätsformen vor den Arcaden stadtverträglich abgewickelt werden können.

Über den Arcadenvorplatz ist aufgrund des deutlichen Zuwachses von Fuß- und Radverkehr eine sichere und angenehme Verkehrsführung zwingend erforderlich. Um Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit des gesamten Umweltverbundes zu gewährleisten, sieht die Vorzugsvariante vor, zukünftig keinen MIV mehr über den Arcadenvorplatz zu führen. Die Hauptrichtung des MIV ist die Verbindung zwischen der Güterhallenstraße West und der Güterbahnhofstraße. Eine Einfahrt in die Goethestraße wird für den dortigen Ziel- und Quellverkehr sowie für den Lieferverkehr unabhängig davon möglich sein. Die Anlieferung der Gewerbe entlang der Güterhallenstraße und dem weiteren Umfeld sowie die Durchfahrt für Rettungskräfte wird weiterhin gewährleistet sein.

Die StUB-Haltestelle soll gemeinschaftlich genutzt werden, dementsprechend halten auch die Busse an den StUB-Bahnsteigen und nutzen die Gleistrasse als Verkehrsfläche. Dabei ist die Leistungsfähigkeit der Haltestellen sowohl für den Bus als auch für die StUB zu gewährleisten. Das

bedeutet nach ersten Schätzungen des Zweckverbandes ein Maximum von 30 Fahrten pro Stunde. Dies wurde im neu entwickelten Busnetz berücksichtigt (*siehe Anlage 2 „Busnetz Mitfall, L-Netz“*). Dabei werden die Buslinien so umgeleitet, dass primäre Verbindungen in Ost-West- bzw. Nord-Süd-Richtung bestehen und abbiegende Beziehungen zwischen Güterhallenstraße und Goethestraße vermieden werden.

Durch die Umlegung ergibt sich für den Busverkehr eine Verlagerung in die Güterbahnhofstraße. In dieser müssen entlang der Fahrbahn neue Haltepositionen geschaffen werden. Am Knotenpunkt Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße befinden sich in der Goethestraße durch das umgelegte Bussystem keine Haltepunkte mehr, abgesehen von dem Halt der CityLinie 299 (Midibusse). Die Halte der in Ost-West-Richtung verlaufenden Buslinien erfolgen in der gemeinsamen Haltestelle mit der StUB in der Güterbahnhofstraße, der Halt der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Linien (inkl. der aus der westlichen Güterhallenstraße kommenden und Richtung Neuer Markt weiterführenden Busse) erfolgt in der Güterbahnhofstraße. Die Endhalte der Überlandlinien sind in diesem Liniennetz zum Neuen Markt verlegt worden. Das vorliegende Liniennetz ermöglicht in der gezeigten Form, alle die Innenstadt betreffenden Linien des Stadt- und Regionalverkehrs an der Haltestelle Arcaden untereinander und mit der StUB zu verknüpfen. Es wird durch die Mitnutzung der StUB-Eisenbahnunterführung durch Busse erreicht, dass alle diese Linien den Hauptbahnhof erreichen, sei es auf der Vorderseite (Goethestraße) oder Rückseite (Regnitzstadt), so dass der Umstieg aus alle diesen Linien auf ICE, RegionalExpress und S-Bahn möglich ist.

Eine funktionelle Ausrichtung des L-Netz-Konzepts auf ein mögliches T-Netz-Konzept der StUB (Ostast) ist gegeben, sodass ggf. kein weiterer Umbau erfolgen muss, sondern eine Umnutzung bzw. Entlastung der bestehenden Infrastruktur stattfinden kann.

Um den Neuen Markt und auch den Hugenottenplatz als Endhalte zu entlasten, ist in der Güterbahnhofstraße entsprechend der aktuellen Beschlusslage ein Busverknüpfungspunkt (613/128/2021) einzurichten. Eine erste Machbarkeit sowie Detailplanung mit zugehöriger städtebaulicher Integration wird im Zuge der weiteren Planungsschritte erarbeitet.

Die Maßnahmen am Vorplatz der Arcaden bedeuten einen großen Eingriff in das Verkehrssystem mit Auswirkungen auf die umliegende Verkehrsführung in der Innenstadt, die folglich ebenfalls unter anderem unter Beachtung des Einzelhandels betrachtet und geplant werden muss. In diesem Zusammenhang ist es von Bedeutung, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße sichergestellt ist. Mit den Maßnahmen werden auch die zentralen Ziele des VEP unterstützt. Für die detaillierte Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen im direkten sowie weiträumigeren Umfeld ist entsprechend des UVPA-Beschlusses (613/139/2022) eine umfassende Machbarkeitsstudie in Vorbereitung, das EU-weite Vergabeverfahren wird derzeit bearbeitet. Erste Untersuchungen der zukünftig teilweise längeren Fahrtrouten und Fahrtzeiten zeigen ein positives Bild. Jede Fahrtbeziehung kann, ggf. mit geringen Fahrtzeitverlängerungen, weiterhin abgebildet werden.

Städtebauliche Ziele

Ziel ist die Aufwertung des gesamten Bereichs als Eingangssituation für die Innenstadt. Die Trennwirkung der Güterhallenstraße zwischen dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich im südlichen Teil der Nürnberger Straße und der Fußgängerzone im nördlichen Teil der Nürnberger Straße soll aufgehoben und die Aufenthaltsqualität gefördert werden. Die erforderliche Sperrung für den MIV muss mit einer gestalterischen Aufwertung des Raumes verbunden werden. Damit kann der bisher undefinierte Raum auch im Kontext der Anbindung an den hochwertigen ÖPNV zu einem der zentralen Plätze in Erlangen wachsen.

Der Alleecharakter der Fußgängerzone soll erhalten und die Teilabschnitte miteinander verbunden werden. Ein Platzcharakter mit eigener Identität ist zu entwickeln. Dabei soll u.a. die Nutzbarkeit für die Außengastronomie weiter verbessert werden.

Auch mit Blick auf Klimaschutz und Klimaanpassung bietet die Aufwertung des Platzes große Potentiale. Verschattete Bereiche und kleinklimatischer Ausgleich sind möglichst durch die

Pflanzung von Großbäumen zu schaffen. Ebenso kann hierbei dem Schwammstadtprinzip Rechnung getragen werden.

Die StUB-Haltestelle ist als integraler Bestandteil des entstehenden Platzes zu betrachten. Absperrungen und Höhensprünge sind auf ein Minimum zu reduzieren. Eine zusammenhängende Gestaltung soll den Charakter als belebter Platz Rechnung tragen. Dabei sind – im Sinne von „Shared Space“ – abseits der Gleisanlage abmarkierte monofunktionale Einheiten zu vermeiden.

Die erforderlichen Zufahrten und Aufstellflächen für die Feuerwehr sind zu beachten.

Rückfallvariante

Als Rückfallvariante ist ein Einbahnstraßenverkehr aus Osten kommend in Richtung Westen möglich (*siehe Anlage 3 „Visualisierung Rückfallvariante“*). Darunter leiden jedoch sowohl das Verkehrssystem als auch die städtebaulichen Ziele.

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße sowie Güterhallenstraße/Nürnberger Straße/Henkestraße und damit der Verkehrsfluss unter anderem in der Henkestraße wird unter der Rückfallvariante verschlechtert. Durch die Ausbildung einer parallel zur Straßenbahn verlaufenden Einbahnstraße wäre der gesamte Raum weiterhin monofunktional verkehrlich dominiert. Die gestaltbare Fläche und Entsiegelung werden eingeschränkt und die Trennwirkung der Güterhallenstraße bleibt wie im Status Quo erhalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Vorteile der Vorzugsvariante

Die künftige Gestaltung des Arcadenvorplatzes ist gemeinsam mit dem neuen Busnetz zu betrachten und führt zu deutlichen Verbesserungen für den MIV im Bereich der heute stark belasteten Kreuzung Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße, zu einer massiven Entlastung der Goethestraße vom Busverkehr und zu städtebaulichen Chancen am Hugentotenplatz.

Es entsteht ein Lückenschluss der (wahrgenommenen) Fußgängerzone mithilfe eines klimagerechten Platzes, der die Aufenthaltsqualität des neuralgischen Ortes in Erlangen steigert. Städtebaulich wird die Bedeutung der Arcaden als Eingangstor in die Innenstadt erhöht und es können voraussichtlich mehr Flächen für Gastronomie auf dem Platz zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin erfolgt eine Entlastung der Kreuzung Güterhallenstraße/Güterbahnhofstraße/Goethestraße sowie der Henkestraße vom Durchgangsverkehr. Dies resultiert in einer Steigerung der Verkehrssicherheit der umsteigenden Fahrgäste. Ein zentraler Mobilitäts-Hub bringt die Menschen bequem in die Innenstadt.

Seit der Information des UVPA's am 20. Juni 2023 (613/233/2023) hat die Verwaltung gemeinsam mit dem Zweckverband verschiedene Informationsformate durchgeführt. Unter anderem gab es eine Vorabinformation der Gewerbetreibenden sowie der Öffentlichkeit. Bei allen durchgeführten Veranstaltungen wurde sich in der Mehrheit zugunsten der Vorzugsvariante ausgesprochen. Auch die Stadtteilbeiräte Anger/Bruck, Innenstadt und Ost hatten die Gelegenheit, sich zu informieren und positionieren.

Zur Erreichung der städtebaulichen und verkehrlichen Vorteile benötigt es den politischen Beschluss des Stadtrates, um die weiteren Planungsschritte angehen zu können. Es lassen sich jedoch zu diesem Zeitpunkt noch keine Schätzungen der Kosten aufstellen, die auf den Haushalt in Zukunft zukommen werden. Da die StUB sich auf dem Weg zum Planfeststellungsverfahren befindet, müssen die weiteren Planungen zügig eingeleitet werden, um den Zeitplan der StUB nicht zu gefährden. Nach Beauftragung durch den Stadtrat wird die Stadtverwaltung gemeinsam mit dem ZV StUB klären, wie die nächsten Planungs- und Umsetzungsschritte effektiv durchgeführt werden können. Auch die Vereinbarung einer Kostenteilung wird Bestandteil der Abstimmungen zwischen Stadtverwaltung und ZV StUB sein. Sowohl in der Vorzugsvariante als

auch in der Rückfallvariante werden Kosten auf zukünftige Haushalte der Stadt Erlangen zukommen. Im Rahmen der weiteren Planungsbearbeitung werden dem Stadtrat sowohl die entsprechende Vorplanung als auch die damit verbundenen Projektkosten vorgelegt. Für die gemeinsamen Abschnitte wird zeitnah eine Kostenteilung mit dem ZV ausgearbeitet und zur Beschlussfassung vorgelegt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* Entlastung der Henkestraße/Güterhallenstraße vom Durchgangsverkehr
- ja, negativ*
- 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:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 20.2

66/198/2023

Bundesstraße B4 im Stadtgebiet Erlangen, Aktuelle Verkehrsbedeutung und weiteres Vorgehen

In der Sitzung des UVPA am 15.11.2022 (Vorlage 613/195/2022) wurde die Verwaltung beauftragt, zu prüfen,

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

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zu 1. Auswirkung der veränderten Verkehrssituation auf die Klassifizierung der Straße.

In dem mittlerweile ausgearbeiteten Verkehrskonzept Erlangen Süd wurde herausgearbeitet, dass der Verkehr auf der B4 zu 90 % aus Ziel- und Quellverkehr nach und von Erlangen besteht. Ein das Bundesfernstraßennetz prägender weiträumiger Verkehrsanteil liegt nicht mehr bzw. nur noch untergeordnet vor. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der weiträumige Verkehr die inzwischen sechsstreifig ausgebaute BAB A3 und das mit Over- / Underfly deutlich leistungsfähiger ausgebaute AK Fürth / Erlangen nutzt.

Die B4 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Erlangen-Tennenlohe (A3) und der Anschlussstelle Bruck (A73) hat spätestens mit dem Ausbau des AK Fürth-Erlangen, bei dem insbesondere die Verkehrsbeziehung Regensburg – Suhl – die gleichzeitig auch die B4 bedient – auch hier ihre ursprüngliche Funktion im Netz der Bundesfernstraßen verloren. In nördlicher Richtung zwischen Erlangen (AS Bruck) und Breitengüßbach hat sie diese Netzfunktion bereits mit Bau der A73 verloren. Als Ersatz für die B4 steht dem weiträumigen Verkehr der gut ausgebaute Streckenzug A3 - AK Fürth/Erlangen - A73 bereits jetzt zur Verfügung. Das AK Fürth/Erlangen wurde in den letzten Jahren komplett um- und ausgebaut und die Leistungsfähigkeit der A73 ist mit einer temporären Standstreifenfreigabe ertüchtigt worden. Der Ausbauzustand der Alternativroute hat sich mit diesen Maßnahmen tatsächlich geändert und damit auch der Verkehrsablauf nachhaltig gebessert. Darüber hinaus wird die B4 von der AS Erlangen-Bruck bis zur AS Breitengüßbach bereits jetzt auf rd. 50 km über die A73 geführt.

In §1 Abs.1 des Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Gemäß §2 Abs.4 FStrG ist eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs.1 weggefallen sind, entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).

Aus dem o.g. Gutachten ergibt sich, dass die weiträumige Verkehrsbedeutung dem Grunde nach nicht mehr vorliegt, sondern zwischenzeitlich von den BAB A3 und A73 übernommen wird. Unter Berücksichtigung der Regelungen des FStrG sind die notwendigen Schritte für eine Abstufung in die Wege zu leiten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zu 2. Abstimmung mit der Staatlichen Straßenbauverwaltung ob und wie eine Umstufung vorzunehmen wäre

Im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungsgesprächs mit der Staatsbauverwaltung am 09.08.2023 wurden die Ergebnisse des Gutachtens und die sich hieraus ergebenden nächsten Schritte besprochen.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die ermittelten Verkehrszahlen darlegen, dass die Bundesstraße B4 zwischen BAB A3 AS Tennenlohe und BAB A73 AS Bruck einen das Bundesfernstraßennetz prägenden weiträumigen Verkehrsanteil nicht mehr aufweist und somit die Funktion einer Bundesfernstraße nicht mehr gegeben ist. In der Folge ist dieser Abschnitt abzustufen. Auf Grund der Verkehrsbedeutung wird hier im Sinne des Bayerischen Straßen und Weggesetzes (BayStrWG) die Funktionalität einer Kreisstraße gesehen.

Über die Abstufung entscheidet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB). Hierzu sind dem Bund vorab jedoch Unterlagen und Informationen zu Länge des abzustufenden Straßenabschnitts sowie zum Zustand der Strecke gemäß § 6 Abs. 1a FStrG (unterlassene Unterhaltung, Grunderwerb) vorzulegen und das Einverständnis des Fernstraßen-Bundesamts einzuholen. Voraussetzung für die Einleitung eines Verfahrens zur Umstufung ist allerdings eine Zustimmung in Form eines Beschlusses des Stadtrates als künftigen Träger der Straßenbaulast.

Ohne diesen würde der Freistaat Bayern die Umstufung nicht beim Fernstraßen-Bundesamt beantragen. Die Verwaltung wird im Anschluss an die Beschlussfassung gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung die Antragstellung vorbereiten und den Freistaat Bayern unterstützen.

Auf Grund der Neuerrichtung des Fernstraßenbundesamtes im Oktober 2018 im Rahmen einer umfassenden Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ist eine Abschätzung des weiteren Verfahrensverlaufes und insbesondere der Verfahrensdauer leider nicht möglich.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zu 3. Aufzuzeigen, welche verbundenen Rahmenbedingungen und Folgen sich aus dem möglichen Wechsel der Baulast ergeben.

Außerhalb der sog. Ortsdurchfahrtsgrenze, OD Grenze (unmittelbar nach der Südkreuzung Fahrtrichtung Nürnberg) liegt die Bau- und Unterhaltslast, die Verkehrssicherungspflicht und das Eigentum für die Bundesstraße bei der Bundesrepublik in der Auftragsverwaltung des Freistaates Bayern.

Mit einer möglichen Umstufung zu einer Kreisstraße gehen die o.g. Rechte und Pflichten und das Eigentum auf den jeweiligen Kreis oder die kreisfreie Gemeinde über.

In einer groben Abschätzung ergeben sich rechnerisch für den rd. 4,6 km langen Straßenabschnitt folgende jährlichen Betriebs- und Unterhaltsaufwendungen.

- Instandhaltung Straße und Bauwerke rd. 390.000,- €/a
- Betriebsdienst Straße und Bauwerke rd. 100.000,- €/a
- Winterdienst und Reinigung rd. 250.000,- €/a
- Stadtgrün rd. 220.000,- €/a

Zur Vorbereitung der Übernahme ist auch eine Umstufungsvereinbarung auszuarbeiten. In dieser werden neben den allgemeinen Regelungen zur Umstufung auch etwaige einmalige Ausgleichszahlungen ermittelt und vereinbart. Dies sind in der Regel Ausgleichszahlungen für unterlassene Instandhaltung oder Nachbesserungen an der zu übergebenden Straße unter Berücksichtigung der Qualität der künftigen Straßenklasse.

Da diese Straßennetzerweiterung sowohl in der Qualität als auch in der Quantität mit einer deutlichen Aufgabenzunahme verbunden ist, müssen in der weiteren Konkretisierung auch die notwendige Erweiterung der Personal- und Geräteausstattung geprüft und berücksichtigt werden. In einer ersten Abschätzung werden von der Verwaltung einmalig rd. 500.000,- € erwartet. Die zusätzlichen Personalverstärkungen können erst im Rahmen der weiteren Konkretisierung herausgearbeitet werden.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Entscheidung zur Umstufung durch das Fernstraßen-Bundesamt und das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) getroffen wird und eine Abschätzung des zeitlichen Rahmens nicht möglich ist.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- 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 | | |

Jährliche Unterhaltskosten:

- Straße und Bauwerke: ca. 400.000 - 500.000,- €
- Stadtgrün, Reinigung und Winterdienst: ca. 400.000 - 500.000,- €

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden und müssen ab dem Zeitpunkt der Übernahme zur Verfügung gestellt werden**

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 20.3

VI/216/2023

**Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband
Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Verwaltungsvereinbarung wurde von den Mitgliedsstädten im Rahmen der Gründung des ZV StUB 2015/2016 als begleitendes Dokument zur Satzung erarbeitet und beschlossen. Sie regelt

Angelegenheiten der Zusammenarbeit der Verbandsmitglieder untereinander und konkretisiert die Satzung. Die bisherige Fassung ist als Anlage beigefügt.

Im Zuge der fortschreitenden Planung der Stadt-Umland-Bahn ist nun in einzelnen Punkten eine Fortschreibung erforderlich. Auch die 2021 beschlossene Satzungsänderung mit Erweiterung des Verbandszwecks um die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern soll hiermit konkretisiert werden.

Neuer §2 Absatz 4: Die bisherige Verwaltungsvereinbarung sieht eine Entscheidung über die tatsächliche Realisierung nach Ende der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) vor, so dass der Zweckverband aktuell seine Aufträge nur bis zur Leistungsphase 4 vergibt.

Inzwischen ist klar, dass es mehrere Planfeststellungsabschnitte (vgl. 5) geben wird, die zeitlich versetzt bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden. Daraus folgt auch, dass ein zeitlicher Versatz bei der Erteilung der Planfeststellung zu unterstellen ist, so dass es den einheitlichen Zeitpunkt für eine Entscheidung nicht geben wird.

Um im Übergang von Leistungsphase 4 zu Leistungsphase 5 keine Zeit zu verlieren, sollen die Prozesse soweit sinnvoll möglich parallelisiert werden. Damit können zumindest die Ausschreibungsverfahren für die Leistungsphase 5 starten, während die Planfeststellungsverfahren noch laufen. Die Festlegung, dass die Ausschreibungen mit entsprechenden Abbruchklauseln zu versehen sind, sorgt dafür, dass weiterhin mit den Ergebnissen des politischen Prozesses umgegangen werden kann.

Der ZV StUB hat bereits seit 2018 Ansätze für Grunderwerb im Haushalt, damit er handlungsfähig ist, falls StUB-relevante Grundstücke auf den Markt kommen. Die Neufassung der Verwaltungsvereinbarung regelt daher neu, dass es vor dem Planfeststellungsverfahren zunächst nur um freiwilligen Grunderwerb gehen soll.

Neuer §5 Absatz 4: Die Auswertung der Konzessionsverträge zwischen den Verbandsmitgliedern und ihren städtischen Versorgungsunternehmen hat ergeben, dass es zwischen den drei Städten eine Asymmetrie bei der Kostentragung für Leitungsanpassungen gibt. Das solidarische Finanzierungsmodell der Zweckverbandssatzung bedingt jedoch, dass auch die Grundlage der Kosten des Eigenanteils über alle drei Städte solidarisch sein muss. Insofern bildet die vorliegende Regelung das weitreichendste der drei Modelle ab, wonach alle kommunalen Maßnahmen zu einer Folge- und Kostentragungspflicht des Versorgungsunternehmens führen. Wo dies nicht der Fall ist, sollen die entsprechenden Eigenanteilkosten mit der jeweiligen Stadt verrechnet werden. Davon unbenommen bleibt die Inanspruchnahme der Fördermittel von Bund und Land auf dem Gebiet aller drei Städte.

Neuer §5 Absatz 5: Auch hier geht es um die Sicherstellung der Grundlage des Solidarprinzips unter den Mitgliedern. Grundsätzlich sorgt die Geschäftsstelle dafür, dass alle drei Kommunen gleiche Standards in Ausgestaltung und Ausstattung erhalten, die letztlich aus Fördermitteln und solidarisch finanziertem Eigenanteil bezahlt werden. Hat eine Kommune eigene Wünsche, die Mehrkosten nach sich ziehen, sollen diese dennoch verwirklicht werden können, allerdings unter eigener Kostentragung der betreffenden Stadt.

Neuer §5 Absatz 6: Der Verbandszweck des ZV StUB bezieht sich ausschließlich auf den Bau und Betrieb der Straßenbahn. Der ZV StUB übernimmt auch die Aufgabenträgerschaft für die Straßenbahn. Für die Busse des ÖPNV bleiben jedoch die Gebietskörperschaften Aufgabenträger und Infrastrukturverantwortliche. Da es im Rahmen der Verknüpfung mit dem Bus Fälle geben wird, wo neue Bussteige sinnvoll nur im Rahmen der StUB-Planung mitgeplant werden können, regelt dieser Absatz die Kostentragung nach Aufgabenträgerschaft.

Neuer §5 Absatz 7: Analog zum neuen Absatz 5 stellt Absatz 7 dar, dass von einem Verbandsmitglied begehrte Abweichungen von der Vorplanung von ebendiesem Verbandsmitglied zu bezahlen sind.

Neuer §5 Absatz 8: Der Absatz beschreibt die Wechselwirkungen zwischen der Planung des L-Netzes und des T-Netzes.

Neuer §5 Absatz 9: Dieser Absatz konkretisiert die 2021 per Satzungsänderung eingeführte Aufgabe, die StUB mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen, auf die angedachten Park+Ride-Anlagen und definiert eine Schnittstelle zum Umgang mit den städtischen Planungen für Mobilitätspunkte o.ä., welche ggf. an die Haltestellen der StUB andocken können.

Neuer §5 Absatz 9: Im Zuge der Planungen zeichnen sich zwei Bereiche ab, in denen es nach §78 VwVfG zur Zusammenfassung von Planfeststellungsverfahren der StUB mit städtischen Projekten kommen wird. Da §78 VwVfG keine Kann-, sondern eine Muss-Vorschrift ist, begeben sich die jeweiligen Projekte damit genehmigungsrechtlich in Abhängigkeit voneinander. Dies betrifft den Abschnitt Boxdorf – Stadtgrenze, wo StUB und die Planung für einen Radschnellweg Nürnberg – Erlangen aufeinandertreffen und den Regnitzgrund in Erlangen, wo für die Anpassung des Radweges ein Planfeststellungsverfahren das geeignetste Genehmigungsverfahren ist. Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Zuge weiterer städtischer Überlegungen noch Punkte für gemeinsame Planfeststellungen hinzukommen. Die Abhängigkeit voneinander bedingt, dass beide Vorhabenträger sich aufeinander verlassen können müssen, um den Prozess geordnet durchführen zu können.

Neufassung §6 Absatz 1: Der bisherige §6 Absatz 1 hat nur die Personalkonstellation zum Start des ZV StUB festgelegt. Dies ist inhaltlich überholt und wird durch einen Verweis auf den Jahres-Stellenplan des ZV ersetzt.

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?)

Die Änderungsvereinbarung bildet die Grundkonzeption einiger Schnittstellen zwischen ZV und Stadtverwaltungen ab, die entsprechend von den Verwaltungen in ihren Prozessen zu berücksichtigen sind.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
 ja, negativ*
 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 lVP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Stadtrat stimmt der beiliegenden Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach zu.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Stadtrat stimmt der beiliegenden Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über den Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach zu.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 21

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Grillenberger fragt an, ob der Spezialbelag der Sedanstraße im Vergleich zum herkömmlichen Belag, länger gehalten hat und somit die Mehrkosten ausgleicht. Die Verwaltung sagt eine Prüfung durch das Tiefbauamt zu.

Die Stadträtin Frau Wunderlich fragt an, ob der Rückbau der Pflasterbänder in der Nürnberger Straße auch nördlich der Henkestraße fortgesetzt wird. Die Verwaltung sagt eine Prüfung durch das Tiefbauamt zu.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Grillenberger fragt an, ob der Spezialbelag der Sedanstraße im Vergleich zum herkömmlichen Belag, länger gehalten hat und somit die Mehrkosten ausgleicht. Die Verwaltung sagt eine Prüfung durch das Tiefbauamt zu.

Die Stadträtin Frau Wunderlich fragt an, ob der Rückbau der Pflasterbänder in der Nürnberger Straße auch nördlich der Henkestraße fortgesetzt wird. Die Verwaltung sagt eine Prüfung durch das Tiefbauamt zu.

Sitzungsende

am 17.10.2023, 19:40 Uhr

Der Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Die Schriftführerin:

.....
Wurm

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: