

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

(UWPA/004/2024)

über die 4. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 16.04.2024, 16:00 - 18:20 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 - 16:30 Uhr

- . Werkausschuss EB77:

- 7. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

- 8. Gestaltung des Dorfplatzes in Steudach 773/077/2024

- 9. Anfragen Werkausschuss EB77

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

- 10. Mitteilungen zur Kenntnis

- 10.1. Abschlussbericht Masterplan Stadtmuseum 46/034/2024

- 10.2. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/243/2024

- 10.3. Verkehrskonzept Erlangen Süd - Schlussbericht 613/278/2024

- 10.4. Umsetzungsstand des Zukunftsplans Fahrradstadt 2024 613/283/2024

- 10.5. Korrektur: Ergebnis aktueller Verkehrszählungen und weiteres Vorgehen in der Straßenachse Neue Straße 613/287/2024

11. Mündlicher Bericht der GEWOBAU zum Projekt Odenwaldallee durch Herrn Stöhr

Empfehlungen / Gutachten / Beschlüsse
12. Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2024 VI/244/2024
13. Antrag auf Angebot von Komplett-Sets für Balkonkraftwerke durch die ESTW III/046/2024
14. Den Standort Erlangen gemeinsam gestalten: 5-Punkte-Plan für ein gutes Zusammenspiel zwischen StUB und Wirtschaft VI/245/2024
Die Unterlagen werden als Tischaufgabe nachgereicht
15. Stadtentwicklungskonzept (STEK) - Weiteres Vorgehen 611/171/2023
16. Wasserstoff-Pilotprojekt am Erlanger Hafen; Fraktionsantrag von CSU und FDP Nr. 229/2023 611/186/2024/1
17. Antrag 008/2024 der CSU-Fraktion: Bericht zu Straßensperrungen und verkehrlichen Reduzierungen im Zusammenhang mit den StUB-Planungen 613/276/2024
18. Antrag 126/2023 des Stadtteilbeirates Ost: Rechtsabbiegerampel Kurt-Schumacher-Straße / Drausnickstraße 613/281/2024
19. Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim über die Hilfen für den Ausbildungsverkehr nach Art. 24 BayÖPNVG im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr 613/285/2024
20. Fortführung der Anerkennung des Deutschlandtickets bis 31.12.2024 613/286/2024
21. Klimabildung stärken - Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 21.11.2023 31/238/2024
22. Fahrplan Klima-Aufbruch; Anmietung, Ausbau und Einsatz eines „Klimamobils“ als erste Ausbaustufe des Erlanger Klimazentrums; One-Stop-Shop: Fit für die Zukunft, Maßnahme E5 31/243/2024
23. Anfragen

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 7

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

TOP 8

773/077/2024

Gestaltung des Dorfplatzes in Steudach

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der 2. Sitzung des Ortsbeirates Kosbach vom 20.07.2023 und der 3. Sitzung des Ortsbeirates Kosbach vom 16.11.2023 wurde gemäß den Niederschriften TOP 2 bzw. TOP 4 die Umgestaltung des Dorfplatzes Steudach gefordert.

Nach dem Abbruch der Scheune wurde der entstandene Platz provisorisch geschottert. Um den Höhenunterschied zum südlich und westlich angrenzenden Grundstück abzufangen, wurde die Gebäudewand teilweise stehen gelassen und mit vorgelagerten Sandsteinquadern statisch stabilisiert. Die Fläche wurde mit Bauzäunen abgesichert.

Die Fläche soll als begrünter Platz mit Verweilmöglichkeiten geplant und angelegt werden. Zwischen den westlich und östlich des Platzes bestehenden Gehwegflächen soll eine Wegeverbindung entstehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Platz soll entsiegelt und begrünt werden. Es werden Baumpflanzungen geplant, um den Platz zu beschatten. Diese Maßnahmen tragen zur Verbesserung des Stadtklimas, der Stadtökologie und des Stadt- und Straßenbildes bei.

Sitzmöglichkeiten sollen zum Verweilen einladen und als Treffpunkt dienen. Sie werden durch einen Abfallbehälter ergänzt.

Der Platz wird gegen Befahren und Beparken geschützt.

Die Mauer soll so gestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit dauerhaft gewährleistet wird.

Es wird eine Wegeverbindung zwischen den westlich und östlich angrenzenden Wegen errichtet.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung erstellt unter Beteiligung der Fachdienststellen Vorschläge zur Gestaltung und Begrünung des Platzes einschließlich Gehweg und Mauer. Diese werden im Rahmen einer Bürgerbeteiligung sowie mit dem Ortsbeirat Kosbach abgestimmt.

Der Vorentwurf soll im entsprechenden Ausschuss eingebracht werden.

Die Maßnahme soll unter Berücksichtigung der finanziellen Ressourcen und Bereitstellung der benötigten Haushaltsmittel umgesetzt werden.

Zur Umsetzung sollen Fachfirmen beauftragt werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	70.000 €	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung für den Dorfplatz zu erstellen und die notwendigen Mittel für die Umsetzung der Planung für das Haushaltsjahr 2025 anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

TOP 9

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 10

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 10.1

46/034/2024

Abschlussbericht Masterplan Stadtmuseum

Auf Basis einer ersten räumlichen Grundlagenermittlung aus musealer Sicht, die in den Jahren 2020/2021 erstellt wurde, erfolgte im Januar 2022 die Beauftragung externer Fachbüros für Museumsplanung, einen musealen Masterplan in Zusammenarbeit mit dem Stadtmuseum zu entwickeln. Der im Juni 2023 fertiggestellte Masterplan wurde bereits am 5. Juli 2023 von den Auftragnehmerinnen im zuständigen Fachausschuss präsentiert.

Der Masterplan hat schwerpunktmäßig die Zieldefinition und Profilentwicklung für das künftige Stadtmuseum sowie erste Überlegungen und Leitplanken für die neue Dauerausstellung zum Inhalt, aus denen der Flächenbedarf, das Raumprogramm sowie die wichtigsten betrieblichen Erfordernisse entwickelt wurden. Er dient sowohl als Grundlage für die Aufgabenstellung des durchzuführenden Architekturwettbewerbs als auch für die kontinuierliche Weiterentwicklung der musealen Konzeption und der neuen Dauerausstellung in den kommenden Jahren.

Die Museumsleitung gibt einen Überblick zu den wichtigsten Inhalten und Empfehlungen des Masterplans sowie einen Ausblick auf die geplanten nächsten Schritte.

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

Protokollvermerk:

Frau Korn hält einen Vortrag zum Abschlussbericht Masterplan Stadtmuseum.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.
2. Der Antrag der Grüne Liste Stadtratsfraktion Nr. 023/2024 vom 20. Februar 2024 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Korn hält einen Vortrag zum Abschlussbericht Masterplan Stadtmuseum.

Ergebnis/Beschluss:

3. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.
4. Der Antrag der Grüne Liste Stadtratsfraktion Nr. 023/2024 vom 20. Februar 2024 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 10.2

VI/243/2024

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 10.3

613/278/2024

Verkehrskonzept Erlangen Süd - Schlussbericht

Mit den Vorlagen VI/007/2020 am 23.06.2020 und 613/008/2020 am 21.07.2020 wurden im UVPA die Veränderung der Querschnittsaufteilung auf der B4 im Bereich Brucker Lache sowie die Ergebnisse aus dem Raumordnungsverfahren der StUB und die damit verbundene Sperrung der Nürnberger Straße für den MIV auf einem Teilabschnitt behandelt. Damit verbunden war der Auftrag an die Verwaltung, eine ergebnisoffene Studie über mögliche Querschnittsaufteilungen sowie die verkehrlichen Auswirkungen im Umfeld zu prüfen.

Mitte 2021 wurde das Büro ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH hierfür mit der Erarbeitung des „Verkehrskonzept Erlangen Süd“ beauftragt. Ziel der Untersuchung war, die verkehrlichen Auswirkungen der StUB bei der vorgegebenen Sperrung der Nürnberger Straße für den MIV, vor allem aber Lösungsansätze für eine Führung der StUB auf der heutigen B4 zur Minimierung der baulichen Eingriffe in die Brucker Lache zu entwickeln.

Erste Zwischenergebnisse wurden dem UVPA am 18.10.2022 (Vorlagen 613/194/2022 und 613/195/2022) vorgestellt. Grundlage dieses Konzeptes ist, dass zwar auf der Äußeren Nürnberger Straße funktional die Fahrtrichtung Süd auf einem Teilabschnitt auf einen Fahrstreifen reduziert wird, dies aber durch eine verbesserte Funktionalität der Südspange sowie die Einbindung der Kurt-Schumacher-Straße im Gesamtsystem kompensiert wird. Der Verkehr am häufig überlasteten Kreisverkehr an der Weinstraße wird durch ein Doppelknotensystem unter Einbeziehung der Südspange unter Erhaltung aller bestehenden Fahrtbeziehungen neu geordnet.

Die Gutachter haben diese Ergebnisse inzwischen weiter konkretisiert und mit Leistungsfähigkeitsuntersuchungen überprüft. Berücksichtigt wurden hierbei auch Wechselwirkungen bzw. Synergieeffekte mit dem Radschnellweg Erlangen – Nürnberg, für den derzeit die Vorplanung gemäß HOAI erfolgt. Auch die vorliegende Machbarkeitsstudie zum „Verkehrskonzept Erlangen Süd“ entspricht in mehreren Bereichen bereits der Qualität einer Vorplanung.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass bei Realisierung der Trassen für StUB und Radschnellverbindung Eingriffe im bestehenden Verkehrssystem erforderlich sein werden. Ziel ist, Radschnellverbindung und StUB ohne größeren zusätzlichen Flächenverbrauch in das neue und nachhaltige Verkehrssystem zu integrieren und dabei weiterhin eine leistungsfähige Erschließung für den MIV sicherzustellen.

Die verschiedenen Planungsvorhaben stehen in wechselseitiger Abhängigkeit zueinander. Bei isolierter Betrachtung der einzelnen Vorhaben können die vorhandenen Zielkonflikte nicht effizient gelöst und Synergien nicht voll ausgeschöpft werden. Vor diesem Hintergrund ist in der vorliegenden Untersuchung für die komplexe Ausgangssituation im Süden der Stadt Erlangen eine ganzheitliche Untersuchung mit verkehrlichem Schwerpunkt durchgeführt worden.

Dazu wurde in einem ersten Schritt die verkehrliche Situation umfassend analysiert. Aufbauend auf der bereits 2021 im UVPA vorgestellten Variante wurde das Verkehrskonzept zu einer ganzheitlichen, funktionalen und integrativen verkehrlichen Feinkonzeption unter Berücksichtigung städtebaulicher und wirtschaftlicher Belange weiterentwickelt. Unter anderem hat die Untersuchung dabei gezeigt, dass Äußere Nürnberger Straße (B4) nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dient, sondern das Oberzentrum Erlangen mit den BAB A3 und A73 sowie den beiden unmittelbar benachbarten Oberzentren Nürnberg und Fürth verbindet. Die Funktion nimmt nach

BayStrWG üblicherweise eine Kreisstraße war, was auch Gegenstand des Beschlusses im Stadtrat am 14.12.2023 (Vorlage 66/198/2023) war.

Eine nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (kurz HBS 2015) ausreichende und damit angemessene Qualität (Stufe D) der Verkehrsabwicklung für den Kfz-Verkehr entlang der Äußeren Nürnberger Straße erfordert zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Norden und einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden. Zusätzlich sind Aufweitungen für Abbiegefahrstreifen an den verschiedenen Knotenpunkten erforderlich. Die hierzu erforderlichen Verkehrsflächen können nicht vollständig auf der verbleibenden östlichen Fahrbahnhälfte der Äußeren Nürnberger Straße beziehungsweise auf bereits vorhandenen Verkehrsflächen untergebracht werden. Der zusätzliche Flächenbedarf ist aber begrenzt und kann voraussichtlich über Flächen mit geringerer Bedeutung für Flora und Fauna gedeckt werden.

Die Vorzugsvariante sieht die Auflösung der planfreien Knotenpunkte Äußere Nürnberger Straße (B4)/ Weinstraße und Äußere Nürnberger Straße (B4)/ Südspange in signalisierten plangleichen Knotenpunkten vor. Hierdurch wird eine flüssige und direkte Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer erreicht. Gleichzeitig kann auf aufwändige Maßnahmen für Ingenieurbauwerke verzichtet werden (s. Anlage 1).

Die Äußere Nürnberger Straße bleibt zwischen Südkreuzung und Bundesautobahnen A3 und A73 an allen signalisierten Knotenpunkten in der Hauptrichtung vierstreifig (s. Anlage 2 + 3). An allen neu vorgesehenen signalisierten Knotenpunkten konnte damit auf der Achse der heutigen B4 die Qualitätsstufe B nachgewiesen werden, was den Anforderungen der weiterhin vorgesehenen Autobahn Umleitungsrouten über die heutige B4 eindeutig genügt. Die Autobahn GmbH - Niederlassung Nordbayern wurde hierzu um Bestätigung gebeten, die schriftliche Rückmeldung liegt noch nicht vor. Sicherheitsgefährdende Rückstauerscheinungen in die heutige B4, wie sie derzeit durch den Kreisverkehr auf der Kurt-Schumacher-Str. regelmäßig entstehen, sollen durch das verbesserte und signalisierte Verkehrssystem zukünftig vermieden werden.

Die StUB-Trasse und die Trasse der Radschnellverbindung können durch die entfallenden Ein- und Ausfahrtrampen am Knotenpunkt Äußere Nürnberger Straße (B4)/ Weinstraße bereits südlich der Weinstraße von der Sebastianstraße auf die westliche Fahrbahnhälfte der Äußeren Nürnberger Straße geführt werden. Ein dortiges Unterführungsbauwerk für die StUB kann hierdurch entfallen. Die beiden Trassen werden bis südlich des Preußenstegs flächensparend auf und entlang der Äußeren Nürnberger Straße geführt, Eingriffe in der Brucker Lache können so minimiert werden. Im Abschnitt zwischen Preußensteg und Südkreuzung wird die Bündelung der Trassenverläufe der StUB und Radschnellverbindung unterbrochen. Die StUB verläuft durch die Friedrich-Bauer-Straße, die Radschnellverbindung wird weiter störungsfrei parallel zur Äußeren Nürnberger Straße geführt.

Am Knotenpunkt Südkreuzung ist für die StUB eine plangleiche signalisierte Querung vorgesehen. Die heutige B4 bleibt hier unverändert vierstreifig. Für die Radschnellverbindung ist eine direkte und störungsfreie Unterführung des Knotenpunkts konzipiert. Die Trassen der StUB und Radschnellverbindung treffen nordöstlich des Knotenpunkts Südkreuzung wieder aufeinander. Entlang der Nürnberger Straße werden die beiden Trassen wieder gebündelt.

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

Protokollvermerk:

Herr Dr. Korda hält einen Vortrag zum Verkehrskonzept Erlangen Süd.

Der Stadtrat Herr Dr. Richter informiert darüber, dass die Bürger an der Teil-Sperrung der Nürnberger Straße interessiert sind und schlägt vor eine Zusammenfassung der Maßnahmen für die Bürger zu erstellen.

Die Verwaltung sagt dies zu und wird Kontakt zum Vorsitzenden des Stadtteilbeirats Süd aufnehmen, um zu besprechen, über welche Punkte in der nächsten Sitzung auszugsweise berichtet werden kann.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Dr. Korda hält einen Vortrag zum Verkehrskonzept Erlangen Süd.

Der Stadtrat Herr Dr. Richter informiert darüber, dass die Bürger an der Teil-Sperrung der Nürnberger Straße interessiert sind und schlägt vor eine Zusammenfassung der Maßnahmen für die Bürger zu erstellen.

Die Verwaltung sagt dies zu und wird Kontakt zum Vorsitzenden des Stadtteilbeirats Süd aufnehmen, um zu besprechen, über welche Punkte in der nächsten Sitzung auszugsweise berichtet werden kann.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 10.4

613/283/2024

Umsetzungsstand des Zukunftsplans Fahrradstadt 2024

Die Stadt Erlangen hat im Frühjahr 2021 den Zukunftsplan Fahrradstadt im Stadtrat beschlossen (OBM/002/2021). Hierin enthalten sind verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und Radfahrens in Erlangen.

Der aktuelle Umsetzungsstand ist in der Anlage 1 dargestellt. Der Bericht in Form dieser MzK wurde dem Radentscheid Erlangen zur Information zugeschickt.

Die Verwaltung erarbeitet aktuell die Fortschreibung des Zukunftsplans Fahrradstadt in Form eines Achsenkonzeptes. Dieses soll dem ADFC / Radentscheid Erlangen zeitnah vorgestellt und in den UVPA eingebracht werden.

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

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Dr. Richter findet in dem Bericht fehlen Informationen beziehungsweise werden diese vermischt. Es geht um die Personalstellen. Die Stellen, die für den Zukunftsplan Fahrradstadt von der Verwaltung gefordert wurden, wurden geschaffen. Dies sollte man auch darstellen. Da er zustimmt, dass auch die neugeschaffenen Stellen, die für den Radverkehr unterstützend wirken, aufgeführt werden sollten, schlägt er getrennte Listen vor. Die Stelle „Straßenplanung“ fehlt in der Liste, obwohl sie für den Zukunftsplan Fahrradstadt geschaffen wurde.

Er bittet um Nachlieferung der überarbeiteten Listen bis zur nächsten Sitzung.
Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Dr. Richter findet in dem Bericht fehlen Informationen beziehungsweise werden diese vermischt. Es geht um die Personalstellen. Die Stellen, die für den Zukunftsplan Fahrradstadt von der Verwaltung gefordert wurden, wurden geschaffen. Dies sollte man auch darstellen. Da er zustimmt, dass auch die neugeschaffenen Stellen, die für den Radverkehr unterstützend wirken, aufgeführt werden sollten, schlägt er getrennte Listen vor. Die Stelle „Straßenplanung“ fehlt in der Liste, obwohl sie für den Zukunftsplan Fahrradstadt geschaffen wurde.

Er bittet um Nachlieferung der überarbeiteten Listen bis zur nächsten Sitzung.
Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 10.5

613/287/2024

Korrektur: Ergebnis aktueller Verkehrszählungen und weiteres Vorgehen in der Straßenachse Neue Straße

Mit Vorlage 610.3/063/2023 wurde über die Entwicklungen der Neuen Straße informiert. Hierbei wurden unbeabsichtigt Verkehrszahlen vorgelegt, welche durch die Zählung an einer falschen Zählstelle zustande kamen (siehe Anlage 1). Aus diesem Grund sind die in der Vorlage kommunizierten Daten nicht mit denen der vorherigen Jahre vergleichbar. Dieses Versehen wurde korrigiert und die Anlagen überarbeitet. Die Änderungen am Gesamtverkehrsaufkommen sind marginal. Die Gesamtverdunstung des Verkehrs liegt an den untersuchten Querschnitten bei 27 % anstatt der in der der Beschlussvorlage genannten 31 %. Aus diesem Grund bleibt das Vorgehen aus der Beschlussvorlage 610.3/063/2023 unverändert. Die gesamte Entwicklung des Verkehrs an den untersuchten Querschnitten kann in Anlage 3 nachvollzogen werden.

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 11

Mündlicher Bericht der GEWOBAU zum Projekt Odenwaldallee durch Herrn Stöhr

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

Protokollvermerk:

Herr Stöhr von der GEWOBAU berichtet zum Projekt Odenwaldallee.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stöhr von der GEWOBAU berichtet zum Projekt Odenwaldallee.

TOP

Empfehlungen / Gutachten / Beschlüsse

TOP 12

VI/244/2024

Anpassung der Lastenradförderrichtlinie der Stadt Erlangen 2024

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Oktober 2022 wurde die Extra-Förderung für ErlangenPass-InhaberInnen beschlossen und die Förderrichtlinie dahingehend erweitert und angepasst. Der Berechtigtenkreis für ErlangenPass-InhaberInnen wurde zum 01. April 2024 erweitert. Mit dieser Änderung wird auch der Berechtigtenkreis für AntragstellerInnen mit ErlangenPass im Rahmen der Lastenradförderung 2024 erweitert.

Die Förderrichtlinie für 2024 basiert auf der Förderrichtlinie 2023. Die Förderung 2024 soll am 01.06.2024 beginnen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

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

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

4. Klimaschutz:

Jeder nicht mit dem PKW, sondern mit dem Fahrrad zurückgelegte Personenkilometer, spart insgesamt 147 g CO² ein.

Durch das Förderprogramm wird die Präsenz von alternativen, umweltfreundlichen Transportmitteln gestärkt und erhöht somit auch den Radverkehrsanteil in Erlangen.

Alle geförderten Transportmittel sind als solche durch einen Aufkleber der Stadt Erlangen gekennzeichnet und wirken so als Multiplikatoren

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die beigefügte Richtlinie der Stadt Erlangen über die Gewährung von Zuschüssen für die Anschaffung von Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs, Fahrradanhängern, Fahrradlastenanhängern und Therapierädern für 2024 wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die beigefügte Richtlinie der Stadt Erlangen über die Gewährung von Zuschüssen für die Anschaffung von Lastenfahrrädern, Lastenpedelecs, Fahrradanhängern, Fahrradlastenanhängern und Therapierädern für 2024 wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 13

III/046/2024

Antrag auf Angebot von Komplett-Sets für Balkonkraftwerke durch die ESTW

Zum Antrag der Erlanger Linke, nehmen die Erlanger Stadtwerke wie folgt Stellung:

Das Angebot der infra Fürth bezieht sich auf einen Link zur Bestellung von Balkonkraftwerken bei einer Firma aus Köln. Über einen Bestellcode erhalten Kunden der infra Fürth einen Rabatt in Höhe von 75 € aus dem Förderprogramm KlimaOffensive und den Nachlass der Versandkosten in Höhe von weiteren 29 €.

Die ESTW präferieren folgendes:

Wenn es um Balkonkraftwerke geht, ist Stecker-SolÆR (www.stecker-solaer.de) eine der ersten Adressen in Erlangen. Die Arbeitsgruppe des Energiewende ER(H)langen e.V. wurde 2023 mit dem von den ESTW gestifteten Umweltpreis der Stadt Erlangen ausgezeichnet. Sie bietet eine kostenlose Beratung rund um den Themenkomplex Steckersolargeräte – und zwar umfassend mit allen rechtlichen, technischen, ökonomischen und ökologischen Aspekten. Zudem organisiert Stecker-SolÆR Sammelbestellungen für Balkonkraftwerke. Wer sich also gern eine solche Steckersolaranlage installieren würde, ist bei den ehrenamtlich tätigen Stecker-SolÆR-Experten genau an der richtigen Stelle. Hinsichtlich Förderung von Balkonkraftwerken fördert die Stadt Erlangen solche Anlagen aktuell mit max. 180 €.

Die ESTW sehen einen regionalen Mehrwert, das Thema über Stecker-SolÆR zu besetzen. In der nächsten Ausgabe der ESTW- Kundenzeitung „Energie & mehr“ sowie der ESTW-Homepage, wird ab Anfang April auf Stecker-SolÆR hingewiesen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der ESTW AG werden zur Kenntnis genommen.
Der Antrag Nr. 232/2023 der Erlanger Linke ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der ESTW AG werden zur Kenntnis genommen.
Der Antrag Nr. 232/2023 der Erlanger Linke ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 14

VI/245/2024

Den Standort Erlangen gemeinsam gestalten: 5-Punkte-Plan für ein gutes Zusammenspiel zwischen StUB und Wirtschaft

Sachbericht:

Im unterstützenden Beschluss der IHK zur Stadtumlandbahn (StUB) wurden Rahmenbedingungen genannt, die die Einschränkung während Bau und Umsetzung für die StUB minimieren soll. Im Folgenden wird dazu Stellung genommen:

- 1) *Die Finanzierung der StUB ist auch für die Stadt Erlangen eine Herausforderung – trotz 90-prozentiger Förderung. Es stehen nicht nur die Bauphase mit entsprechenden Unwägbarkeiten, sondern auch die Betriebsphase zur Finanzierung an. Das IHK-Gremium Erlangen legt besonderen Wert darauf, dadurch **keine zusätzliche und keine einseitige Belastung der Unternehmen** (z.B. Gewerbesteuererhöhung, „Dritt-Nutzer- Finanzierung des ÖPNV“, ...) entstehen zu lassen.*

Antragstext:

Der Stadtrat erklärt seine Absicht, durch den Bau und Betrieb der Stadt-Umland-Bahn keine zusätzliche und keine einseitige Belastung der Unternehmen entstehen zu lassen.

Begründung:

Planung und Bau der StUB kosten die Stadt Erlangen nach aktueller Kostenschätzung 82 Millionen Euro (Preisstand 2022). Ca. 16 Mio. Euro davon sind bereits bezahlt, so dass eine Restsumme von 66 Mio. Euro verbleibt. Diese Summe verteilt sich unter der Annahme, dass die StUB bis 2034 fertiggestellt ist, von heute gerechnet auf 10 Jahre. Die StUB liegt damit auf dem Niveau anderer städtischer Investitionen, die sich ebenfalls auf mehrere Jahre verteilen (Campus Berufliche Bildung, 76 Mio. Euro, Kultur- und Bildungscampus Frankenhof, 59 Mio. Euro).

Unterhalt und Betrieb der StUB verursachen natürlich Kosten. Dem stehen Fahrgasteinnahmen und Einsparungen im Busnetz gegenüber. Nach aktuellen Berechnungen betragen die jährlichen Kosten der StUB für die Stadt Erlangen ca. 10% des Verlustausgleichs für den Stadtverkehr. 2022 lag der Verlustausgleich bei ca. 12 Millionen Euro, 10% davon sind 1,2 Mio. Euro.

Im Rahmen der derzeitigen Kooperation im Stadtrat in der Wahlperiode 2020 bis 2026 haben CSU und SPD vereinbart, die Gewerbesteuerhebesätze auf dem aktuellen Niveau zu halten.

Entscheidungen zu Gewerbesteuerhebesätzen über diesen Zeitraum hinaus obliegen dem künftigen Stadtrat und den damit einhergehenden Mehrheitsverhältnissen. Die Fraktionen/Parteien können sich hierzu bereits im Voraus festlegen.

Das Risiko echter Kostensteigerungen bei Planung und Bau ist durch den Risikopuffer und die inzwischen detaillierte Planung minimiert. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass insbes. die Baukosten inflationsbedingt weiter steigen. Die oben erwähnten Berechnungen zeigen, dass selbst bei einer signifikanten Erhöhung der Bau- und Betriebskosten das Projekt in seiner finanziellen Dimension überschaubar bleibt und Überlegungen zur Verbesserung der Einnahmesituation vor dem Hintergrund der StUB, z.B. durch die Gewerbesteuer oder Drittnutzerfinanzierungsmodelle des ÖPNV, nicht angestellt werden müssen. Mit einer StUB-induzierten Erhöhung der Gewerbesteuer ist daher nicht zu rechnen.

- 2) *Mit der StUB wird der Busverkehr neu geordnet. Dabei können Einsparungen erzielt werden, die **das ÖPNV-Betriebsdefizit reduzieren, statt zu erhöhen**. Es ist sicherzustellen und in regelmäßigen Abständen nachzuweisen, dass dies nachhaltig gegeben ist. Einen engen laufenden Austausch zwischen Zweckverband, Stadt und Stadtwerken setzen wir voraus.*

Antragstext:

Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum ÖPNV-Betriebsdefizit zur Kenntnis. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, weiterhin gemeinsam mit den Stadtwerken und (im Fall der Realisierung der StUB) dem Zweckverband dafür Sorge zu tragen, dass das Betriebsdefizit im ÖPNV für Erlangen finanzierbar bleibt.

Begründung:

Mit der Einführung der StUB gehen finanzielle Einsparungen im Busnetz einher, die aus optimierten Linienführungen und dem Wegfall parallel verlaufender Linien resultieren. Der ÖPNV kann durch die StUB deutlich effizienter und schneller in Erlangen abgewickelt werden – zum Vorteil für alle künftigen (Neu-)Kunden. Die neue Infrastruktur verursacht auf der anderen Seite zusätzliche Betriebs- und Unterhaltskosten. Das von der Stadt zu tragende Betriebskostendefizit des Stadtverkehrs pro zurückgelegtem Personenkilometer ist insgesamt durch Maßnahmen im Zusammenhang mit der StUB nicht höher als ohne die StUB.

Dabei ist grundsätzlich bundesweit immer von einem defizitären ÖPNV auszugehen, außer die Bundesförderrichtlinien würden sich fundamental ändern, wovon ohne ein stärkeres Engagement von Bund oder Land bei der Finanzierung des ÖPNV nicht auszugehen ist.

Die Stadt entscheidet vor diesem Hintergrund über jede Weiterentwicklung des ÖPNV nach Abwägung von Nutzen und zusätzlichen Kosten. Dies gilt für die finale Realisierung des Busnetzes im StUB-Mitfall ebenso wie für jede künftige Weiterentwicklung des ÖPNV.

Sollten aus betriebswirtschaftlichen und synergetischen Gründen in naher Zukunft weitere Busverkehre innerhalb Erlangens oder über die Stadtgrenzen hinaus im Auftragsbuch der Stadt Erlangen stehen, trägt dies ebenso zur Steigerung von Qualität, Fahrzeiten und Kundenvolumen bei.

Es besteht ein Bewusstsein dafür, dass die übergeordnete Politik aktuell Maßnahmen getroffen hat, die gerade den Busverkehr in der Zukunft erheblich verteuern werden (insbesondere die Umstellung auf emissionsfreie Busse). Dieser von der Stadt nicht beeinflussbare Effekt ist bei der nachträglichen Bewertung der Umsetzung dieses Punktes zu berücksichtigen und betrifft die Straßenbahn nicht.

- 3) *Die StUB wird die innerstädtischen Verkehrswege Erlangens tiefgreifend und nachhaltig verändern. Gleichzeitig behält die mobilitätsoffene **Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe** für Kunden, Mitarbeitende, Lieferanten und Handwerker aus Unternehmenssicht weiter höchste Priorität. Diese Anforderung gilt gleichermaßen für die Bau- und Betriebsphase der StUB.*

Hier erwartet das IHK-Gremium Erlangen von Seiten der Stadt/Zweckverband ein verbindliches Gesamtkonzept, das gewerbliche Erreichbarkeit mit den Anforderungen moderner Verkehrsmobilität verknüpft, d.h.

- *multimodal (für alle Verkehrsmittel, ob öffentlich oder privat)*
- *flexibel (z.B. Quartiersparkhäuser als Mobilitätshub inkl. städtischer Bewirtschaftung)*
- *digital (z.B. Mobilitätsleitsysteme)*
- *nachhaltig.*

Antragstext:

Die Verwaltung wird beauftragt, innerhalb eines „Masterplanes Innenstadt“ im Rahmen des bereits beschlossenen integrierten Stadtentwicklungskonzeptes STEK die Themen Verkehr und Mobilität mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit und Funktionstüchtigkeit der Innenstadt umfassend und partizipativ zu bearbeiten und dabei die in der Begründung aufgelisteten gesetzten Themen besonders zu berücksichtigen.

Begründung:

Die Innenstadt verändert sich und mit ihr die Mobilität. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit ihren Gewerbebetrieben für Kunden, Mitarbeitende, Lieferanten und Handwerksbetriebe ist von großer Bedeutung – sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase der StUB.

Der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan bildet seit seiner Erarbeitung und Fertigstellung die Grundlage für die Entwicklung des Verkehrs in der Stadt. In den kommenden Jahren steht die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes STEK für Erlangen an. Dabei soll innerhalb eines „Masterplanes Innenstadt“ die Themen Verkehr und Mobilität mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit und Funktionstüchtigkeit der Innenstadt umfassend und partizipativ mit Wirtschaftsvertretungen bearbeitet werden. Die Verwaltung wird diesen Prozess in naher Zukunft anstoßen (vgl. Vorlage 611/171/2023). Meilensteine für die Umsetzung dieses Masterplan sollen ab 2025 dokumentiert und nachgehalten werden. Die Wirtschaftsverbände werden im Rahmen eines exklusiven Formates für die Wirtschaft in Form eines regelmäßigen Jour Fixes beteiligt.

Im Rahmen der städtischen Agenda sind dabei mit Blick auf die Innenstadt u.a. folgende Themen bereits jetzt gesetzt und werden umgesetzt:

Keine Umsetzung von Straßensperrungen ohne Sicherstellung von funktionsfähigen Ausweichrouten

Einschränkungen in der Verkehrsführung erfolgen nur dann, wenn es funktionsfähige und attraktive Ausweichrouten für die Abwicklung der Verkehrsströme gibt.

Ergänzung der Lieferzonen um markierte Handwerker- und Lieferantenparkplätze

Wie in anderen Städten üblich, sollen innerhalb von Lieferzonen eigene Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr entstehen, die besonders gekennzeichnet sind. Diese können von Entsorgungsfahrzeugen, Post- und Paketdiensten, Lieferanten zum Be- und Entladen sowie von Handwerkern für die Dauer ihres Arbeitseinsatzes genutzt werden.

Schaffung attraktiver Parkplätze in Quartiersparkhäusern in ausreichender Anzahl – z.B. KuBiC, Zollhaus, Regnitzstadt

Die Stadt Erlangen sieht die Schaffung von Möglichkeiten zum Abstellen von MIV-Fahrzeugen als wichtige städtische Aufgabe und arbeitet an der Entwicklung von Innenstadt-Quartiersparkhäusern mit Stellplätzen in ausreichender Anzahl (z.B. KuBiC, Zollhaus, Regnitzstadt). Alleine in der Regnitzstadt wird die Anzahl der Stellplätze die Anzahl der ursprünglich auf dem Großparkplatz vorhandenen Stellplätze deutlich übersteigen. Damit werden auch die bislang weggefallenen und die zukünftig vor allem aufgrund veränderter gesetzlicher Rahmenbedingungen im Innenstadtbereich wegfallenden Parkflächen kompensiert (vgl. VEP 2016).

Bereits in Bezug auf die Bauzeit der StUB ist geplant, diese erforderliche Parkplatzzahl im Bereich der Innenstadt bereitzustellen.

Gegenstand im Rahmen der Mobilitätsplanung für den MIV ist die Ausweitung der kommunalen Aufgabenstellung „Eigenbewirtschaftung der Stellplätze durch die öffentliche Hand“ zur Sicherstellung des zielgerichteten Einsatzes und der Lenkungsfunktion. Aufgrund des Verdrängungseffektes im Parkraum sind diese nicht nur für Besucher/ Kunden/ Gäste und Mitarbeitende, sondern auch für Bewohner darzustellen.

(Wieder-)Einführung eines (digitalisierten) Parkleitsystems

Das vor kurzem abgeschaltete Parkleitsystem war in seiner Organisation komplex und im Inhalt nicht mehr zeitgemäß. Die Stadt Erlangen plant die Einführung eines innovativen Parkleitsystems mit zusätzlichem Datenaustausch zur Verfügbarkeit von Stellplätzen mit großen, digitalen Kartenanbietern. Darüber hinaus wird so eine Darstellung sauberer Wegeführungen in Navigationssystemen gewährleistet, Schleichverkehre Ortsunkundiger werden verringert. Die Ausschreibung dafür soll 2025 erfolgen.

Weiterer Ausbau der verschiedenen Mobilitätsangebote (VAG-Rad etc.) und Abstimmung im Rahmen des ganzheitlichen Verkehrssystems

Ergänzende Mobilitätsangebote wie VAG-Rad werden nachfragegerecht ausgebaut und in das ganzheitliche Verkehrssystem integriert.

- 4) *Die Bauphase wird einzelne Unternehmen durch **Einschränkungen in der Erreichbarkeit** besonders belasten. Eine Belastung, die unter Umständen deren Fortbestand gefährden kann. Aus Sicht des IHK-Gremiums Erlangen muss hier von Zweckverband/Stadtplanung abgestimmt aufgezeigt werden, wie z.B. durch*
- *kurze, nachvollziehbare Bauabschnitte*
 - *aktive, transparente und rechtzeitige Kommunikation*
 - *weitere Unterstützung zur Attraktivitätssteigerung*
 - *Härtefallregelungen zur Kompensation*
- die Auswirkungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden.*

Antragstext:

Der Stadtrat bekräftigt das Grundsatzziel des Zweckverbands, die in der Bauphase der Stadt-Umland-Bahn auftretenden Einschränkungen zu minimieren. Die Unterteilung in Bauabschnitte wird begrüßt. Die in der Begründung genannten weiteren Maßnahmen werden begrüßt und sind rechtzeitig vor Beginn der Bauphase im weiteren Verlauf zu konkretisieren.

Begründung:

Der Bau der StUB erfolgt in Bauabschnitten, die wiederum in kleinere Teilbauabschnitte unterteilt sind. Weiträumige, zeitlich lang andauernde Einschränkungen durch die Baumaßnahme sind zu vermeiden.

Wie bei Großprojekten Standard wird ein baubegleitendes Projektsteuerungsteam mittels digitaler Plattform transparent und umfänglich Bauabschnitte definieren, abstimmen und Bauzeiten kommunizieren. Vor allem der laufende Veränderungsprozess innerhalb der geplanten Bauzeiten und Bauabschnitte wird dabei unter besonderer Feinjustierung mit den jeweils betroffenen Geschäftslagen und Wohnbereichen abgestimmt. Die Wirtschaftsvertretungen werden in regelmäßigen, gemeinsam definierten Zeitabständen beteiligt.

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn ist auch für den Bau der StUB verantwortlich. Folgende Zusagen werden im Vorfeld der konkreten Bauzeitenplanung gemacht:

- Optimierte Bauabschnitts- und Zeitplanung zur Minimierung der Auswirkungen für Gewerbe, Handwerk, Gastronomie und weitere Anlieger während der Bauphase
- Beteiligung der Wirtschaftsvertretungen zum aktuellen Stand der Bauplanung in gemeinsam definierten Zeitabständen durch eine Jour Fixe zwischen Zweckverband und Wirtschaftsvertretungen
- Erstellung eines Zeitplans zum Bauablauf und rechtzeitige Kommunikation aller Meilensteine
- Frühzeitige Kommunikation zur Bauzeitenplanung und zu den ggf. damit einhergehenden Einschränkungen, bilaterale Diskussion von Lösungsmöglichkeiten
- Sicherstellung der Anlieferbarkeit für Wirtschaftsbetriebe
- Enge Koordination zwischen Zweckverband, Stadtverwaltung Erlangen und Wirtschaftsvertretungen zur Entwicklung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt während der Bauphase, z.B. Aktionen zum kostenfreien Parken auf definierten Stellplätzen in der Innenstadt als Signal für Besucher/Gäste/Kunden; Baustellenmarketing

Etwas Ansprüche zu finanziellem Ausgleich von Einschränkungen während der Bauphase können grundsätzlich im Planfeststellungsverfahren geklärt werden.

- 5) *Das IHK-Gremium Erlangen bringt sich **in die weiteren Abstimmungsprozesse** des Zweckverbandes ein, mit der Maßgabe jederzeit eine (auch kritische) Stellungnahme abgeben zu können.*

Antragstext:

Der Stadtrat empfiehlt dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, die bislang im Rahmen der Beteiligungsformate bereits praktizierte fortwährende Information und Beteiligung der IHK beizubehalten und auszubauen, auch mit Blick auf die o.g. Maßnahmen.

Begründung:

Die Planung der Stadt-Umland-Bahn erfolgt im Rahmen eines umfassenden Informations- und Beteiligungsprozesses, in dem die Wirtschaftsverbände von Anfang an einbezogen waren. Mit fortschreitender Konkretisierung des Projekts wächst die Bedeutung dieser Einbindung, gerade mit Blick auf die legitimen Interessen der Wirtschaft im Rahmen der Bauphase und der weiteren o.g. Maßnahmen. Es wird festgelegt, dass die Wirtschaftsvertretungen in einem exklusiven Wirtschafts-Jour-Fixe in einem gemeinsam zu definierenden Zeitabstand bei der weiteren Bauplanung beteiligt wird. Zentrale Entscheidungen, die die Interessen der Wirtschaft tangieren, werden gemeinsam abgestimmt.

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 Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt abgesetzt.

Abstimmung:

abgesetzt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Thurek wird dieser Tagesordnungspunkt abgesetzt.

Abstimmung:

abgesetzt

TOP 15

611/171/2023

Stadtentwicklungskonzept (STEK) - Weiteres Vorgehen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In Erlangen ist in den zurückliegenden Jahren eine hohe Dynamik stadtentwicklungsrelevanter Projekte zu beobachten. Diese werden dabei sowohl durch die Stadt selbst als auch durch andere öffentliche und private Träger initiiert und umgesetzt. Neben einer gezielten Projektentwicklung basiert die Erlanger Stadtentwicklung aktuell auf einer Vielzahl an fachlichen sowie teilräumlichen Konzepten. Zu den städtischen Konzepten zählen u. a. der Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan, das Grünkonzept, das städtebauliche Einzelhandelskonzept oder die integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte für Erlangen Südost oder Büchenbach Nord. Erlangen hat im Mai 2019 als erste bayerische Kommune den Klimanotstand ausgerufen. Verschiedene Klimagutachten und -konzepte auf gesamtstädtischer Ebene zeugen von der Relevanz dieses Querschnittsthemas für die Entwicklung von Erlangen; eine aktuelle Grundlage für das Verwaltungshandeln stellt der Fahrplan Klima-Aufbruch dar. Die vorliegenden Konzepte sind jeweils in sich stimmig, Zielkonflikte bei einer Überlagerung sind jedoch nicht auszuschließen. Eine gesamtstädtische Entwicklungsstrategie, die die vielfältigen Anforderungen verschiedener Handlungsbereiche und räumlicher Teilbereiche miteinander verknüpft und Lösungen von Zielkonflikten herausarbeitet, liegt aktuell nicht vor.

Das STEK als integriertes Gesamtkonzept für die Stadt Erlangen dient dazu, die Gesamtstadt Erlangen bedarfs- und zukunftsorientiert sowie strategisch weiterzuentwickeln. Ein inhaltlicher Auftakt fand bereits im Oktober 2021 mit einer Kommunalklausur statt. Unter dem Titel „Stadtentwicklungskonzept – Erlangen mutig gestalten“, resultierend aus den Ergebnissen der Kommunalklausur, wird die Projektbearbeitung nach Besetzung einer im Jahr 2023 dafür geschaffenen Stelle aufgenommen und die nächsten Schritte werden eingeleitet.

Das STEK soll sich um einen Konsens zwischen konkurrierenden Interessenslagen bemühen und geeignete Schwerpunkte setzen, um Entwicklungsräume für Erlangen zu schaffen. Ziel ist es, möglichst einen Grundkonsens zwischen Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung über das zukünftige Leben in Erlangen herzustellen. Die öffentliche Akzeptanz für einzelne Projekte wird gestärkt, wenn diese sich erkennbar und nachvollziehbar in den Gesamtrahmen einfügen. Die Notwendigkeit dafür hat sich in der Vergangenheit u. a. am Beispiel der Vorbereitenden Untersuchungen für Erlangen West III oder der Landesgartenschau gezeigt.

Für ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept liegt keine einheitliche oder gar gesetzliche Definition zu Inhalten, fachlicher Tiefe oder der Organisation des Prozesses vor. Zudem werden eine Vielzahl unterschiedlicher Begriffe synonym verwendet, wie u. a. Stadtentwicklungskonzept, -strategie oder Masterplan. Es handelt sich immer um ein informelles Planungsinstrument (i. S. d. BauGB §1 Abs. 6 Nr. 11), das inhaltlich individuell auf den Untersuchungsraum abgestimmt ist. Für Erlangen setzen die Ergebnisse der Kommunalklausur einen ersten inhaltlichen Rahmen. Im Prozess gilt es nun, unter Beteiligung verschiedener Akteure den Erlanger Weg für die Stadtentwicklung aufzuzeigen. Dabei fängt die Erarbeitung keinesfalls bei „Null“ an, sondern bedient sich an bereits vorhandenen Konzepten und Strategien.

Um die Ziele und Aufgaben des STEK für Erlangen von den bereits vorliegenden fachlichen und teilräumlichen Konzepten abzugrenzen, werden die Unterschiede der Planungsebenen nachfolgend aufgezeigt (vgl. Anlage 1):

- Ein **Fachkonzept** formuliert i. d. R. auf gesamtstädtischer Ebene Ziele und Maßnahmen für ein konkretes Thema; ggfs. werden räumliche Fokusbereiche gezielt näher betrachtet. Eine Verschneidung mit weiteren Fachthemen erfolgt i. d. R. nicht oder nur geringfügig.
- Bei **teilräumlichen Konzepten** hingegen werden für einen konkreten Raum innerhalb des Stadtgefüges (bspw. ein Stadtteil) alle dort wirkenden Themenfelder betrachtet. Es handelt sich um ganzheitliche Betrachtungen eines räumlich abgegrenzten Gebietes, bei der Ziele und Maßnahmen auf einer kleineren Maßstabsebene formuliert werden können. Der Prozess sieht in der Regel eine höhere Beteiligung der Öffentlichkeit vor als bei Fachkonzepten.
- Das **Stadtentwicklungskonzept** vereint die beiden genannten Konzeptansätze. Es umfasst zum einen den gesamtstädtischen Raum Erlangens und berücksichtigt zum anderen alle stadtentwicklungsrelevanten Fachthemen. Es stellt damit einen übergeordneten Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Gesamtstadt dar. Der Prozess und damit auch das Ergebnis bauen auf einem umfangreichen Beteiligungsprozess auf.

Ein wichtiger Fokus des STEK liegt auf der zukünftigen räumlichen Entwicklung. Die Verwaltung versteht das STEK daher auch als Vorbereitung für die formelle Planung – der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan (FNP); der aktuelle FNP ist seit 2003 wirksam. Trotz mehrfacher Änderungen von Darstellungen in Teilbereichen sind die hinterlegten Grundlagen, Prognosen und städtischen Ziele in ihrer Gesamtheit nicht mehr aktuell und bedürfen daher einer Überarbeitung.

Es gilt zu berücksichtigen, dass alle Ebenen stets in gegenseitiger Wechselwirkung stehen und das STEK keinesfalls eines der vorhandenen Fach- oder Teilraumkonzepte in Erlangen ersetzen soll und kann. Vielmehr knüpft es an deren Zielrichtungen an. Aufgrund des größeren Maßstabs eines Stadtentwicklungskonzeptes ist ohnehin die fachliche Tiefe und der räumliche Fokus, den die Fach- und Teilraumkonzepte leisten, nicht möglich. Es betrachtet die Stadt ganzheitlich und umfassend, sodass bestehende Leitlinien, Strategien und Ziele im Gesamtprozess evaluiert und ggfs. weiterentwickelt werden. Das STEK bietet dabei eine Verbindung zwischen den Fach- und Teilraumkonzepten und greift Querschnittsthemen der vorliegenden Konzepte auf. Es ist kein abschließendes Dokument, sondern bietet einen breit abgestimmten Rahmen, innerhalb dessen sich Erlangen flexibel weiterentwickeln kann. Gleichzeitig soll und wird sich die Stadt auch während der Erarbeitungsphase des Stadtentwicklungskonzeptes kontinuierlich weiterentwickeln. Laufende bzw. anstehende Projekte und Vorhaben werden in Wechselwirkung mit den jeweiligen Zwischenergebnissen des STEK und den vorhandenen Konzepten und Grundlagen der Stadt abgestimmt, in den gesamtstädtischen Kontext eingebunden und somit zukunftsorientiert ausgerichtet.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Wunsch nach einem möglichst schlanken Stadtentwicklungskonzept aufgrund der Vielzahl an vorhandenen Konzepten ist ein wesentliches Ergebnis der Kommunalklausur 2021. Generell dienen die Ergebnisse der Kommunalklausur (vgl. Vorlage 611/101/2022) als Grundlage für die Formulierung der Handlungsbereiche und Leitthemen, die im STEK prioritär behandelt werden sollen. Ausgewählte Zielformulierungen und Erkenntnisse aus den jeweilig vorliegenden Grundlagen sind nicht nur in der Analyse, sondern ebenso im Zielsystem des Stadtentwicklungskonzeptes zu berücksichtigen. Dies bezieht sich u. a. auf den beschlossenen Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 oder den Fahrplan Klima-Aufbruch. Auch Planungen und Einzelvorhaben, die die Stadtentwicklung aktuell prägen, sind zu berücksichtigen. Beispielhaft genannt seien der Siemens Campus, die Regnitzstadt, die StUB oder auch der

Masterplan Universität. Im Rahmen des Konzeptes muss daher eine Abstimmung der Zielsetzungen unter den Fachdienststellen der Stadt Erlangen sowie mit der gesamten Stadtgesellschaft erfolgen.

Der Erarbeitungsprozess kann in verschiedene Bausteine untergliedert werden (vgl. Anlage 2):

- **Baustein 1: Analyse**

Der erste Baustein umfasst die Ermittlung und Auswertung relevanter Grundlagen und eine Bestandsaufnahme und -analyse Erlangens, die anhand der zu definierenden Leitthemen durchgeführt wird. Die Erarbeitung mündet in eine zusammenfassende Darstellung der wesentlichen Stärken und Schwächen sowie Chancen und Potenziale von Erlangen, die gleichzeitig den Ausgangspunkt für die Definition der wesentlichen Handlungsfelder und räumlichen Schwerpunkte der Erlanger Stadtentwicklung darstellt. Um eine möglichst breite Basis für die Zielkonzeptionierung zu legen, ist ein Beschluss der ersten Ergebnisse durch die Gremien des Stadtrates vorgesehen.

- **Baustein 2: Konzeption**

Der zweite Baustein des Prozesses befasst sich mit dem Zielsystem des STEK. Im Fokus steht dabei die Formulierung einer Perspektive für die Zukunft der Erlanger Stadtentwicklung. Daraus abgeleitet sollen Oberziele für die einzelnen Handlungsfelder und die räumlichen Schwerpunktbereiche erarbeitet werden, deren Inhalte zusammengefasst in ein räumliches Entwicklungskonzept münden. Dieses gilt als wichtigstes Scharnier zwischen der informellen und formellen Planung. Wie die formulierten Ziele zu erreichen sind, zeigen schließlich zu erarbeitende Strategien und Leuchtturmprojekte sowie weitere Maßnahmen auf.

- **Baustein 3: Beteiligung, Kommunikation und Information**

Der inhaltliche Erfolg der Bausteine 1 und 2 setzt die Bearbeitung eines dritten Bausteins voraus: Beteiligung, Kommunikation und Information. Die umfassende Beteiligung möglichst vieler Erlanger Akteure ist ein wesentliches und tragendes Element im Erarbeitungsprozess. Für einen ergebnisorientierten Prozess ist folgendes Beteiligungskonzept vorgesehen:

- **Verwaltungsinterne Abstimmung:** Um das weitere Vorgehen sowie die fachlichen Inhalte, insbesondere in Hinblick auf die einzelnen Fachkonzepte und bestehenden Zielstellungen, verwaltungsintern zu diskutieren und abzustimmen, wird eine *Arbeitsgruppe STEK aus Vertretenden relevanter Fachdienststellen* eingerichtet.
- **Dialog mit der Politik:** Die zuständigen Gremien des Stadtrates werden regelmäßig über den Fortschritt des Prozesses informiert und beschließen Meilensteine sowie schließlich das STEK. Im Laufe des Prozesses werden neben den offiziellen Sitzungsterminen weitere Mitwirkungsmöglichkeiten erfolgen.
- **Öffentlicher Dialog:** Im Zentrum des öffentlichen Dialogs steht der Austausch mit der Erlanger Stadtgesellschaft. Bürgerinnen und Bürger sowie Stakeholder werden im Laufe des Prozesses in verschiedenen Formaten die Möglichkeit haben, bei der Konzepterarbeitung mitzuwirken, und können sich in die zukünftige Stadtentwicklung einbringen. Um unterschiedliche Zielgruppen zu einer Beteiligung zu motivieren, sind verschiedene Beteiligungsformate denkbar: Neben öffentlichen Informations- und Workshop-Veranstaltungen können spezifische Formate, wie z. B. Schlüsselgespräche oder Befragungen, zu einem erfolgreichen Beteiligungsprozess beitragen.

Zudem ist vorgesehen, die laufende Information und Kommunikation mit der Stadtgesellschaft durch eine projektbegleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sicherzustellen. Ziel ist es, durch die frühzeitige und laufende Information und Beteiligung einen möglichst großen Konsens und eine Akzeptanz der Ergebnisse zu erreichen. Um der Beteiligung der Stadtgesellschaft sowie der Politik den für das Projekt erforderlichen Raum zu geben, soll der Prozess ergebnisoffen und dynamisch gestaltet werden. Somit

kann der Umfang von Baustein 3 zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend definiert werden und wird den Gegebenheiten des Prozesses angepasst.

Die hohe Relevanz des Projektes erfordert nicht nur einen starken Blick von innen – der Stadtgesellschaft Erlangen – heraus, sondern auch einen neutralen Blick von außen. Infolgedessen wird die Unterstützung durch einen externen Dienstleister bei der Projektbearbeitung als sinnvoll und zielführend erachtet. Dadurch können zum einen wichtige Impulse gegeben werden und zum anderen eine erhöhte Akzeptanz des Gesamtergebnisses in der Stadtgesellschaft erwartet werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Projektverantwortung liegt im Amt für Stadtplanung und Mobilität. Als Ergebnis der Kommunalklausur wurde die Schaffung von zwei Stellen zur Bearbeitung des Projektes in Verbindung mit der Bereitstellung von finanziellen Ressourcen als erforderlich festgehalten. Für das Haushaltsjahr 2023 wurde eine der zwei Stellen geschaffen; eine weitere Stelle wurde bis dato nicht geschaffen. Das beschriebene Vorgehen für die Erarbeitung eines Stadtentwicklungskonzeptes, die Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister sowie die damit einhergehende Zeitplanung und Kostenschätzung wurden daher auf die vorhandenen Kapazitäten in der Stadtverwaltung ausgerichtet. Die in der Kommunalklausur gesetzte Zielmarke eines Projektabschlusses in 2025 ist aufgrund dessen nicht zu erreichen.

Als Projektleitung obliegt der Verwaltung fachlich und organisatorisch die Federführung bei der Erarbeitung des STEK. Mit den vorhandenen fachlichen Kompetenzen ist sie für die Projektinhalte, deren Freigabe und den Prozess als solchen verantwortlich. Die einzelnen Bausteine werden während der Projektlaufzeit jedoch von der Verwaltung mit dem zu beauftragenden Dienstleister eng abgestimmt und vorgegeben.

Eine intensivere eigenständige Erarbeitung von Inhalten ist aufgrund der eingeschränkten personellen Ressourcen auf Seiten der Stadt nicht leistbar. Aufgrund des Projektumfangs ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Ressourcen besonders an die Steuerung, Organisation und Kommunikation des Projektes gebunden werden. Dass für eine vollständig fachliche Erarbeitung innerhalb der Stadtverwaltung hohe personelle Kapazitäten erforderlich wären, zeigte bei der Kommunalklausur 2021 das Beispiel der Stadt Regensburg: Der RegensburgPlan wurde mit einem Projektteam aus 5 Mitarbeitenden in insgesamt 4 Vollzeitstellen bearbeitet, die Moderation wurde zusätzlich an einen externen Dienstleister vergeben.

Ausschreibung und Zeitplan

In Hinblick auf die aufgeführten Punkte ergibt sich für Erlangen eine Ausschreibung der analytischen und konzeptionellen Erarbeitung des STEK in Verbindung mit der Durchführung und Moderation eines umfangreichen Beteiligungsprozesses an einen externen Dienstleister.

Umfassende Fachkenntnisse bei stadtentwicklungsrelevanten Themen und Erfahrung in der Umsetzung von interdisziplinären Stadtentwicklungsprojekten und komplexer Beteiligungsprozesse sind dabei Grundvoraussetzungen.

Vorbehaltlich der Genehmigung des Haushalts 2024 ist die Ausschreibung für das dritte Quartal 2024 vorgesehen. Eine Beauftragung und damit ein Projektauftritt wird, u. a. auch bedingt durch Vergabefristen, für das erste Quartal 2025 angestrebt.

Für die Erarbeitung des STEK ist von einem mehrjährigen Prozess (vgl. einschl. 2029 bei Beauftragung Anfang 2025) auszugehen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Siehe Vorlagennr. 611/188/2024 (n.ö.)

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 Verwaltung wies darauf hin, dass auf Seite 1 der Beschlussvorlage in der Übersichtstabelle der bisherigen Beratungen noch der 21.03.2024 als Stadtratstermin aufgeführt wird. Dies wurde nach der Vertagung im März nicht angepasst.

Eine Behandlung im Stadtrat ist für den 25.04.2024 vorgesehen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen finanziellen Ressourcen für das STEK für die jeweiligen Haushalte der kommenden Jahre anzumelden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Schritte für die Vergabe von Konzept, Moderation und Durchführung des Beteiligungsprozesses vorzubereiten und die Ausschreibung nach Genehmigung des Haushalts 2024 einzuleiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Verwaltung wies darauf hin, dass auf Seite 1 der Beschlussvorlage in der Übersichtstabelle der bisherigen Beratungen noch der 21.03.2024 als Stadtratstermin aufgeführt wird. Dies wurde nach der Vertagung im März nicht angepasst.

Eine Behandlung im Stadtrat ist für den 25.04.2024 vorgesehen.

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen finanziellen Ressourcen für das STEK für die jeweiligen Haushalte der kommenden Jahre anzumelden.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Schritte für die Vergabe von Konzept, Moderation und Durchführung des Beteiligungsprozesses vorzubereiten und die Ausschreibung nach Genehmigung des Haushalts 2024 einzuleiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 16

611/186/2024/1

Wasserstoff-Pilotprojekt am Erlanger Hafen; Fraktionsantrag von CSU und FDP Nr. 229/2023

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Fraktionen von CSU und FDP beantragen gemeinsam, ein Pilotprojekt für eine wasserstoffbasierte Strom- und Nahwärmeversorgung rund um den Erlanger Hafen zu initiieren.

Die Stadt Erlangen hat im Oktober 2022 den Fahrplan Klimaaufbruch (31/163/2022) beschlossen. Als eine von 14 Leuchtturmmaßnahmen soll eine kommunale Wärmeplanung durch die Verwaltung (federführend) und die ESTW erstellt werden. In diesem Jahr wird mit der Erarbeitung des Energienutzungsplans mit dem Schwerpunkt Kommunalen Wärmeplan (ENP) nach Vergabe der Leistungen nun begonnen.

Die Analyse des Bedarfs, der verfügbaren Potenziale und ggf. in den einzelnen Stadtgebieten geeigneten Technologien sind Gegenstand des ENP. In einem ersten Zwischenbericht haben die ESTW Wärmeversorgungs- und Eignungsgebiete sowie dezentrale Gebiete klassifiziert.

Dabei steht die Ermittlung und Gewinnung von regenerativen Energien (Windpark etc.) sowohl im Erlanger Stadtgebiet als auch durch vertragliche Verbindungen mit Dritten im Focus. Die Priorität der Gewinnung über Flusswärmepumpen ist dabei alternativlos und gesetzt. Der zugehörige Netzausbau wird über lange Jahre Kapital und Ressourcen binden.

Wasserstoff (H₂) ist laut Umweltbundesamt grundsätzlich in allen Anwendungsbereichen, etwa Verkehr, Industrie und Gebäuden, als Endenergieträger technisch denkbar, allerdings ist dessen breiter Einsatz vor dem Hintergrund der Energieeffizienz und des Ressourcenschutzes nicht zweckmäßig. Nach allgemeiner Expertenmeinung ist H₂ die unwirtschaftlichste Option und nur dann sinnvoll, wenn andere Alternativen durch Erneuerbare Energien nicht möglich sind oder durch gemeinschaftliche Projektierungen im industriellen Sektor (Netzausbau, Versorgung, Erzeugung, etc.) in größerem Stil Erfolg versprechen könnten. An dieser Stelle darf zumindest auf die vorhandenen Player im Gebiet rund um den Siemens Industrial Campus (F80) hingewiesen werden.

Im Rahmen des ENP wird eine Aussage zur konkreten Situation in Erlangen erwartet. Eine vorstellbare Maßnahme im ENP kann eine Machbarkeitsstudie zur H₂-Nutzung sein, aus welcher sich dann ein H₂-Pilotprojekt ergeben kann.

Eine weitergehende Bearbeitung der im Fraktionsantrag angesprochenen Themen kann erst auf Basis eines vorliegenden ENP erfolgen.

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 229/2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Fraktionsantrag Nr. 229/2023 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 17

613/276/2024

Antrag 008/2024 der CSU-Fraktion: Bericht zu Straßensperrungen und verkehrlichen Reduzierungen im Zusammenhang mit den StUB-Planungen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Beschluss VI/033/2020 zur Vorplanung der Stadt-Umland-Bahn (StUB) wurden auch einige sich verändernde Verkehrssysteme beschlossen. Im Folgenden sollen, abgestuft in ihrer Wirkung, die verschiedenen Verkehrssystemänderungen kurz erläutert werden. Die bereits mit der Vorplanung oder anderen Vorlagen beschlossenen Verkehrsveränderungen sind mit einem Stern gekennzeichnet. Wenn im Vergleich zu dem beschlossenen Stand Planungsänderungen stattgefunden haben, sind die Punkte mit einem (*) gekennzeichnet.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Änderungen im Verkehrssystem mit Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV):

- Auf der Äußeren Nürnberger Straße entfällt funktional ein Fahrstreifen von Erlangen in Richtung Tennenlohe/Nürnberg. Dies wird im Gesamtsystem kompensiert durch eine verbesserte Funktionalität der Südspange sowie der Einbindung der Kurt-Schumacher-Straße (siehe auch Vorlage Verkehrskonzept Erlangen Süd, 613/278/2024).
- * In der Nürnberger Straße zwischen Einmündung Gebbertstraße und Memelstraße / Emil-Kränzlein-Straße wird die Nürnberger Straße aufgrund der Landesplanerischen Beurteilung im Zuge des Raumordnungsverfahrens (siehe 613/263/2023) für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Querungsmöglichkeit der Nürnberger Straße an der Stinzigstraße / Komotauer Straße und die Zufahrt zum Haus Curanum Südpark bleiben erhalten.
- (*) Verkehrsberuhigung entlang der Achse der Wissenschaft zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Mozartstraße entlang des Himbeerpalastes durch Sperrung für den Durchgangsverkehr. Dies wurde in Teilen mit dem Beschluss der Vorplanung festgehalten (hier noch Einbahnstraßenregelung), wurde in Gänze aber auch im städtebaulichen Wettbewerb „Wohnen und Gewerbe auf dem Beethovenquartier in Erlangen“ berücksichtigt.
- * Erweiterung der Fußgängerzone in der Güterhallenstraße vor den Arcaden zwischen Nürnberger Straße und Goethestraße / Güterbahnhofstraße durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs (siehe 613/253/2023).
- (*) Verschiedene Verkehrsanpassungen im Rahmen der städtebaulichen Konzeption „Regnitzstadt“ (611/161/2023 und 611/166/2023). Dies beinhaltet unter anderem ein geordnetes Parkkonzept im südlichen Bereich der Regnitzstadt (Friedrich-List-Straße/Münchner Straße) inklusive leistungsfähiger Zu- und Abfahrten und ein den Ansprüchen angepasstes Fuß- sowie Radwegekonzept entlang den bestehenden und entstehenden Achsen und Verbindungen.

Zusätzliche Fahrbeziehungen / Fahrstreifen für den MIV:

- Zusätzlicher Linksabbiege-Fahrstreifen Am Wetterkreuz aus Westen kommend in die Sebastianstraße
- Neuordnung des Kreisverkehrs an der Weinstraße und der Südspange unter Erhaltung aller bestehenden Fahrtbeziehungen durch ein Doppelknotensystem (siehe auch Vorlage Verkehrskonzept Erlangen Süd, 613/278/2024)
 - o Der Bereich Südspange wird entsprechend der Planungen zusätzlich zur bisherigen Befahrbarkeit von und nach Erlangen auch von und nach Tennenlohe befahrbar gemacht und damit das bisherige Defizit der Südspange behoben wird. Dadurch ergibt sich im Zusammenspiel von Äußerer Nürnberger Straße und Kurt-Schumacher-Straße funktional kein Verlust für den motorisierten Individualverkehr, da von Erlangen Innenstadt Richtung Tennenlohe die Kurt-Schumacher-Straße zwischen Südspange und Anschluss Weinstraße mitgenutzt werden kann.
 - o Daraus ergibt sich in der Kombination eine Neuordnung des Verkehrs in Richtung Erlangen und eine Neuordnung der Südspange und des Knotens am Anschluss Weinstraße / Kurt-Schumacher-Straße / Äußere Nürnberger Straße mit zusätzlichen Fahrtbeziehungen. Weiterhin ergeben sich auch zusätzliche Links- und Rechtabbiege-Fahrstreifen entlang der Weinstraße und zusätzliche Fahrstreifen in der Wein- und Sebastianstraße.

In Anlage 2 ist eine vom Zweckverband Stadt-Umland-Bahn zur Verfügung gestellte Auflistung weiterer kleinerer Veränderungen und Anpassungen des Verkehrssystems entlang der Streckenführung zu finden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auswirkungen auf den MIV sind in verschiedenen Intensitäten zu verzeichnen. Es gibt sowohl Reduzierungen als auch Verbesserungen von Fahrtbeziehungen für den MIV. Gleichzeitig kann funktional das Verkehrssystem aufrechterhalten werden. Durch Umverlagerung von MIV-Anteilen

auf den Umweltverbund ergeben sich insgesamt Entlastungen des MIV-Binnenverkehrs, so dass der verbleibende MIV-Anteil besser fließen kann als ohne ÖPNV-Ausbau. Für den Rad- sowie Fußverkehr ergeben sich spürbare Verbesserungen, die zu dem im VEP beschlossenen Achsenkonzept kongruent sind. Weiterhin kann der Busverkehr durch die Entlastungen durch die StUB die Feinerschließung der Stadt sicherstellen und durch den geringeren Durchgangsverkehr sinkt das Risiko der Verspätungen. Bei Sperrungen für den Durchgangsverkehr können die ausweichenden Verkehre auf den im VEP Achsen aufgefangen werden und es kommt nur zu geringen Fahrzeiteinbußen. Insgesamt ergibt sich ein Gesamtkonzept, das durch wenige Maßnahmen eine gesamtheitliche Verbesserung für die verschiedensten Mobilitätsformen nach sich zieht.

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 UVPA nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
- 2) Der Antrag 008/2024 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

- 3) Der UVPA nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
- 4) Der Antrag 008/2024 ist hiermit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 18

613/281/2024

Antrag 126/2023 des Stadtteilbeirates Ost: Rechtsabbiegerampel Kurt-Schumacher-Straße / Drausnickstraße

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Stadtteilbeirat Ost beantragt zu prüfen, ob an der Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße/ Drausnickstraße ein zusätzliches Rechtsabbiegersignal für den von der Kurt-Schumacher-Straße kommenden Verkehr eingerichtet werden kann. Dieses soll dann während der Grünphase des von Osten kommenden Linksabbiegers mit freigegeben wird.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Prüfung der Situation am Knotenpunkt hat ergeben, dass hinsichtlich Schaltung der Lichtsignalanlage und Schleppkurven der beiden hier gemeinsam freizugebenden Verkehrsströme die Einrichtung einer gemeinsamen Freigabe möglich ist.

Die Drausnickstraße wird an der Lichtsignalanlage in östlicher und westlicher Richtung per Allgemeinrön immer gleichzeitig freigegeben. Zusätzlich wird allerdings der linksabbiegende Verkehr aus Richtung Osten mittels eines Diagonalgrüns zeitweise gesichert geführt.

Da in der Kurt-Schumacher-Straße (aus Richtung Süden) eine eigene Fahrspur für den rechtsabbiegenden Verkehr eingerichtet wurde, könnte dieser auch innerhalb der Phase des o.g. Linksabbiegers mittels eines zusätzlichen Signals freigegeben werden. Der rechtsabbiegende Verkehr aus Richtung Süden würde dadurch zusätzliche Grünzeit erhalten und ein möglicher Rückstau durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, hier insbesondere nachmittags, könnte verringert werden. Der Verkehrsablauf würde sich somit für diese Fahrbeziehung verbessern. Eine negative Auswirkung auf andere Verkehrsteilnehmer durch den Umbau ist nicht zu erwarten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird die Lichtsignalanlage hinsichtlich der Nachrüstung des zusätzlichen Signals überplanen. Auf Basis der Planung soll der tatsächliche Aufwand der Umprogrammierung und Nachrüstung der Anlage geprüft und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt 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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsschritte für die Nachrüstung eines Rechtsabbiegersignals an der Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße/ Drausnickstraße durchzuführen.
2. Der Antrag 126/2023 des Stadtteilbeirates Ost vom 11.08.2023 ist bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsschritte für die Nachrüstung eines Rechtsabbiegersignals an der Lichtsignalanlage Kurt-Schumacher-Straße/ Drausnickstraße durchzuführen.
4. Der Antrag 126/2023 des Stadtteilbeirates Ost vom 11.08.2023 ist bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 19

613/285/2024

Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim über die Hilfen für den Ausbildungsverkehr nach Art. 24 BayÖPNVG im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Aufgabenträger für den allgemeinen Personennahverkehr („aÖPNV“) haben gemäß Art. 8 Abs. 2 Satz 1 in der zum 01.01.2024 in Kraft getretenen Fassung des BayÖPNVG (neue Fassung – n.F.) eine ausreichende Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im aÖPNV sicherzustellen.

Bisher wurden den Verkehrsunternehmen die Ausgleichsmittel gemäß §45a PBefG durch die zuständigen Genehmigungsbehörden zugewiesen. Ab dem 01.01.2024 werden die bisherigen Ausgleichsmittel gemäß § 45a PBefG den Aufgabenträgern als Hilfen für den Ausbildungsverkehr gemäß Art. 24 Abs. 1 BayÖPNVG n.F. durch den Freistaat zugewiesen. Die Aufgabenträger sollen diese Mittel zweckgebunden für die Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs gemäß Art. 24 BayÖPNVG n.F. und – bei überschüssigen Mitteln – für Zwecke des allgemeinen ÖPNV gemäß Art. 27 BayÖPNVG n.F. verwenden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Das BayÖPNVG legt die Zuständigkeit der Aufgabenträger grundsätzlich territorial fest. Entsprechend werden die Mittel für den Ausbildungsverkehr bezogen auf das Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zugewiesen. Bei gebietsüberschreitenden Linien des aÖPNV folgt daraus eine geteilte Zuständigkeit und Zuweisung von Mittel auf die betroffenen Aufgabenträger. Bei Linienverkehren, die auf dem Gebiet von zwei oder mehr Aufgabenträgern betrieben werden, setzen sich die auf die jeweilige Linie entfallenden Mittel für den Ausbildungsverkehr insoweit grundsätzlich aus Mitteln der jeweils beteiligten Aufgabenträger zusammen.

Durch diese Änderung ist es notwendig, dass bei Aufgabenträgern mit grenzüberschreitenden Verkehren im aÖPNV entsprechende Grundlagen in Form von Zweckvereinbarungen abgeschlossen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Da mit dem Landkreis Forchheim bisher noch keine Zweckvereinbarung besteht, ist als Grundlage für die Vereinnahmung und Ausreichung der Ausgleichsmittel der Abschluss einer Zweckvereinbarung notwendig. Die auf einem Muster des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) basierende Zweckvereinbarung, siehe Anlage, beschränkt sich inhaltlich auf die Abwicklung der Übergangsphase für die vormaligen „§ 45a-Ausgleiche“ bei gebietsüberschreitenden Linienverkehren (Bestandssicherung). Betroffen sind die einbrechenden Regionalbuslinien des Landkreises 208, 209, 209 E und 210. Eine städtische Buslinie, die stadtgrenzüberschreitend Teile des Landkreises Forchheim bedient, existiert nicht. Darüber hinaus

beinhaltet die Zweckvereinbarung keine Regelungen zu planerischen oder zu anderen finanziellen Belangen. Für letztere wird eine Vereinbarung angestrebt, wenn die Linienbündel des Landkreises Forchheim neu ausgeschrieben werden.

Eine Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt befindet sich noch in der Erarbeitung und Abstimmung. Für die grenzüberschreitenden Linien mit der Stadt Nürnberg besteht bereits eine Zweckvereinbarung und es wird geprüft, inwiefern diese aufgrund der geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden muss.

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:

Die als Anlage beigefügte Zweckvereinbarung über die „Hilfen für den Ausbildungsverkehr“ nach Art. 24 BayÖPNVG im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zwischen der Stadt Erlangen und dem Landkreis Forchheim soll abgeschlossen werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die als Anlage beigefügte Zweckvereinbarung über die „Hilfen für den Ausbildungsverkehr“ nach Art. 24 BayÖPNVG im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zwischen der Stadt Erlangen und dem Landkreis Forchheim soll abgeschlossen werden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 20

613/286/2024

Fortführung der Anerkennung des Deutschlandtickets bis 31.12.2024

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss 613/261/2023, siehe Anlage 1, wurde aufgrund der unklaren Finanzierungslage die ursprünglich bis 31.12.2023 befristete Anerkennung des Deutschlandtickets bis zum 30.04.2024 verlängert.

Die Verkehrsminister wurden beauftragt, rechtzeitig vor dem 01.05.2024 ein Konzept für die weitere Durchführung des Deutschlandtickets im Jahr 2024 vorzulegen. Die Verkehrsministerkonferenz hat hierzu eine Arbeitsgruppe mit Vertreter*innen aus verschiedenen Verbänden (unter anderem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. etc.) und Vertretungen der Länder gebildet, um die Prognosen der ungedeckten Ausgaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket zu aktualisieren. Auf Basis dieser Prognosen hat die Verkehrsministerkonferenz entschieden, den monatlichen Ticketpreis von 49 Euro im Jahr 2024 beizubehalten. Die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Länder könne jederzeit gewährleistet werden.

Da trotz des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz Unklarheiten und Unsicherheiten bestehen und die Finanzierungslage für den Zeitraum nach 2024 noch offen ist, muss auf weiterhin ungelöste Problemstellungen hingewiesen werden. Der Deutsche Städtetag weist unter anderem darauf hin, dass die Auskömmlichkeit der Mittel für 2024 laut Prognosen neben der Voraussetzung des Haushaltsübertrags auch unter weiteren Voraussetzungen steht, die im Beschluss nicht konkret thematisiert werden. Dass der Tarif damit bis Ende 2024 verlässlich und auskömmlich verlängert werden kann, stellt der Deutsche Städtetag in Frage. Infolgedessen bestehe damit ein Restrisiko für die Aufgabenträger, wenn die Zusicherung von Bund und Ländern nicht gewährleistet werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die „Projektgruppe Deutschlandticket“ des bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat für die konkrete Umsetzung des Deutschlandtickets aktualisierte Muster einer allgemeinen Vorschrift für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 herausgegeben. Die Befristung wird damit vom 30.04.2024 auf den 31.12.2024 verlängert. Die Stadt Erlangen wird den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) entsprechend der in den Muster-Vorschriften des StMB

angegebenen Zeitraum anpassen. Der Erlass einer allgemeinen Vorschrift ist aufgrund des öDA für die Stadt Erlangen nicht notwendig. Die Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2024, siehe Anlage 2, umfasst auch die Regelungen für das bayerische Ermäßigungsticket.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) wird in seiner Gesellschafterversammlung am 08.05.2024 den ebenfalls bis 31.12.2024 befristeten Beschluss zur weiteren Anerkennung des Deutschlandtickets fassen.

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 weiteren Anerkennung des Deutschlandtickets i.S.d. § 9 Regionalisierungsgesetz und der bundeseinheitlichen Tarifbestimmungen wird bezogen auf den Verantwortungsbereich der Stadt Erlangen in der Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger zunächst befristet für den Zeitraum vom 01.05.2024 bis einschließlich zum 31.12.2024 zugestimmt.
2. Die bestehende, bis zum 30.04.2024 befristete Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags wird entsprechend der „Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2024“ (siehe Anlage 2) aktualisiert und bis 31.12.2024 verlängert.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat die Frage einer über den 31.12.2024 hinausgehenden Fortsetzung des Deutschlandtickets rechtzeitig zur erneuten Beschlussfassung vorzulegen.
4. Herr Oberbürgermeister Dr. Janik wird ermächtigt, in der Sitzung des Grundvertragsausschusses des VGN am 08.05.2024 einer fortgeführten Anerkennung des Deutschlandtickets zuzustimmen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

5. Der weiteren Anerkennung des Deutschlandtickets i.S.d. § 9 Regionalisierungsgesetz und der bundeseinheitlichen Tarifbestimmungen wird bezogen auf den Verantwortungsbereich der Stadt Erlangen in der Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger zunächst befristet für den Zeitraum vom 01.05.2024 bis einschließlich zum 31.12.2024 zugestimmt.
6. Die bestehende, bis zum 30.04.2024 befristete Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags wird entsprechend der „Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2024“ (siehe Anlage 2) aktualisiert und bis 31.12.2024 verlängert.
7. Die Verwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat die Frage einer über den 31.12.2024 hinausgehenden Fortsetzung des Deutschlandtickets rechtzeitig zur erneuten Beschlussfassung vorzulegen.
8. Herr Oberbürgermeister Dr. Janik wird ermächtigt, in der Sitzung des Grundvertragsausschusses des VGN am 08.05.2024 einer fortgeführten Anerkennung des Deutschlandtickets zuzustimmen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 21

31/238/2024

Klimabildung stärken - Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 21.11.2023

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Aufbauend auf einer derzeit vom Bildungsbüro (Ref. IV) geplanten Erhebung zur Angebotslandschaft im Bereich Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) in den verwaltungsinternen Dienststellen und städtisch finanzierten Organisationen in Erlangen wird eine Übersicht erstellt. Das Ziel ist es, einen Angebotsüberblick zu generieren sowie auf Synergien und Vernetzungsmöglichkeiten hinzuweisen. Darauf aufbauend kann, personelle Kapazität vorausgesetzt, von A31 und/oder A43 ein Konzept im Sinne des Antrags erstellt werden. Die Ergebnisse des Monitorings und Mappings und die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen werden den zuständigen Ausschüssen vorgestellt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der Maßnahme S 11 des Fahrplans Klima-Aufbruch (Sektorübergreifende Maßnahmen: „Fortführung der Bildungsaktionen“) wird aufgezeigt, dass BNE und somit auch Klimabildung im formalen wie non-formellen Bereich der kommunalen Bildungslandschaft implementiert werden soll. Bei der Umsetzung sind neben dem Umweltamt maßgeblich die vhs zu beteiligen (zzgl. zu den Sachaufwandsträgern hinsichtlich Whole Institution Approach sowie zum Bildungsbüro hinsichtlich Vernetzung und Monitoring).

Derzeit bereitet das Bildungsbüro/Ref. IV eine Befragung von Schulen und Kitas zum Umsetzungsstand und den Bedarfen bei BNE sowie eine Erhebung innerstädtischer BNE-Angebote in den relevanten Dienststellen und geförderten Organisationen vor. Das Vorhaben bildet die Grundlage zur Weiterentwicklung des innerstädtischen BNE-Angebots, insbesondere in der Erwachsenenbildung, mit Schwerpunkt Klimaschutz und ggf. auch in Zusammenarbeit mit lokalen Unternehmen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die vhs als größter Akteur im Bereich der Erlanger Erwachsenenbildung wie auch die Fachstelle BNE des Umweltamts in Kooperation mit dem Erlanger Netzwerk „Bildung für Umwelt und Nachhaltigkeit“ realisieren seit vielen Jahren zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten und über verschiedene Kanäle Bildungsangebote für nachhaltige Entwicklung und Klimaschutz. Diese sind einzusehen unter www.vhs.link/vhsERNachhaltigkeit bzw. z.B. unter www.erlangen.de/aktionsprogramm-nachhaltigkeit.

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:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 22. November 2023 „Klimabildung stärken“ ist damit aufgegriffen. Sobald die Ergebnisse der eingeleiteten Umfrage zur Quantifizierung von städtischen BNE-Angeboten vorliegen, werden diese und das weitere Vorgehen in den Ausschuss eingebracht.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt am 22. November 2023 „Klimabildung stärken“ ist damit aufgegriffen. Sobald die Ergebnisse der eingeleiteten Umfrage zur Quantifizierung von städtischen BNE-Angeboten vorliegen, werden diese und das weitere Vorgehen in den Ausschuss eingebracht.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 22

31/243/2024

Fahrplan Klima-Aufbruch; Anmietung, Ausbau und Einsatz eines „Klimamobils“ als erste Ausbaustufe des Erlanger Klimazentrums; One-Stop-Shop: Fit für die Zukunft, Maßnahme E5

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Fahrplan Klima-Aufbruch wurde vom Erlanger Stadtrat beschlossen. Der Fahrplan enthält die Maßnahme, „E 5 – Energieversorgung; One-Stop-Shop: Fit für die Zukunft“. Diese hat zum Ziel eine zentrale Anlaufstelle für Bürger*innen zu schaffen, um diese bestmöglich zu unterstützen, eigene Beiträge für den Klima-Aufbruch zu leisten. Hierfür wurde im vergangenen Jahr ein Grobkonzept beschrieben.

Die Weiterentwicklung des Konzepts fokussiert eine schnelle und pragmatische Umsetzung, um dem Beratungs- und Informationsbedarf in der Bevölkerung möglichst umgehend aktiv nachkommen zu können und insgesamt die Umsetzung des Fahrplans Klimaaufbruch zu

beschleunigen. Dafür sollen die Aktivitäten im Bereich Klimaschutz und Maßnahmen zum Schutz vor den negativen Folgen des Klimawandels – „Klimaanpassung“ - gebündelt und prominent im Stadtgebiet präsentiert werden. Der Fahrplan Klima-Aufbruch benötigt ein im gesamten Stadtgebiet sichtbares Symbol mit dem Angebot zum eigenen Engagement an das gesamte Spektrum der Stadtgesellschaft.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die erste Ausbaustufe dieses Vorhabens besteht aus einem dezentral einsetzbaren Fahrzeug, dem „Klimamobil“. Mit dem Mobil wird Aufmerksamkeit erzeugt. Es werden Angebote zur Umsetzung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen, passend zu den individuellen Lebenslagen der Bürgerinnen und Bürger unterbreitet und Beratungen durchgeführt.

Vorstellung des Modells:

Zum Sichtbarmachen des Klima-Aufbruchs im Stadtbild von Erlangen bedarf es eines augenfälligen Auftritts im gesamten Stadtgebiet. Immobilien in guten Lagen, in denen ein Klimazentrum eingerichtet ist, sind dafür nur bedingt geeignet. Ihre anfängliche Auffälligkeit verliert sich im Lauf der Zeit. Wesentlich bemerkbarer und immer wieder von Neuem auffällig ist dagegen eine mobile Lösung, die an variierenden Standorten Erlangens als Blickfang in Erscheinung tritt.

Das [Klimamobil der Landeshauptstadt Düsseldorf](#) erfüllt diesen Anspruch beispielhaft, aber nicht vollständig.

Zur Erfüllung des Primärzwecks, Aufmerksamkeit zu erzeugen, ist der Einsatz eines besonderen Fahrzeugs erforderlich. Es soll durch seine Außengestaltung (z.B. farbige Klebefolien zur Verbildlichung des Themas) Blicke von Passanten schon aus der Ferne auf sich ziehen. Mit einem batteriebetriebenen Klimamobil entsprechender Größe und auffälliger äußerer Gestaltung kann das erreicht werden. An und in einem solchen Fahrzeug werden Informationen und Beratungen zu den Maßnahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch angeboten. Besucher*innen, deren Anliegen nicht vollständig erfüllt werden kann, werden tiefergehende, ausführliche und terminierte Beratungsgespräche angeboten. Das Klimamobil steuert diese Besucher*innen den weiteren Beratungsfachkräften der Stadtverwaltung, der ESTW und ehrenamtlich Aktiven zu.

Das Erlanger Klimamobil hält Informationsmaterial in ausreichenden Mengen zu den Themen Energiesparen, Gebäudesanierung, Fördermitteln, Klimaanpassung und weiteren Handlungsfeldern vor.

Das Klimamobil muss problemlos alle Plätze und offenen Flächen im Stadtgebiet erreichen und dort leicht handhabbar platziert werden können. Auch bei widrigen Witterungsbedingungen (Starkregen, Hitze, Kälte...) muss das Mobil – über das Düsseldorfer Beispiel hinausgehend - im Innenraum den Mitarbeitenden und Ratsuchenden leicht und sicher Zuflucht und Arbeitsmöglichkeit bieten. Anbieten würde sich ein größeres als das von Düsseldorf eingesetzte Modell, Mercedes E-Vito. Das Erlanger Modell zieht einen E-Kastenwagen oder -Transporter in Betracht.

Ein aktuell auf dem Markt verfügbares, geeignetes Fahrzeug, wie etwa ein Transporter der Marke „Renault E-Master“, erfüllt nach einem durchzuführenden, nachhaltigen Innenausbau und vorzunehmender Außengestaltung die Anforderungen aus Erlanger Sicht. Diese sind:

- Ausreichende Innenmaße für Stauraum und Beratungsfunktionalität;
- Wärmedämmung zur Vermeidung von Kondenswasser an den Innenseiten des Dachs und der Außenwände;
- Genügend große, gestaltbare Außenflächen für Folien zur Öffentlichkeitskampagne des Klima-Aufbruchs der Stadt Erlangen;
- Einbau eines Fensters für natürliche Belichtung;

- Einrichtung eines Beratungs-Arbeitsplatzes mit Sitzplätzen für 3 Personen und LED-Innenraum-Beleuchtung;
- 220V-Steckdose für ein VPN-fähiges Notebook;
- PV-Anlage auf dem Dach mit zweiter Batterie für ein Beheizung des Innenraums bzw. im Sommer zur allg. Stromversorgung;
- Schau-Regale für Info-Material;
- Ausfahrbare Markise für Beratung im Freien bei gutem Wetter und gleichzeitigem Sonnenschutz;
- Stauraum und Transportsicherung für mitgeführte Infomaterialien, Bistro-Tisch, und Klappstühle für Beratung im Freien;
- Außensteckdose für externe 220V-Stromversorgung;

Mit dem so hergestellten ansprechenden Ambiente, einem professionellen Auftritt und guter Ausstattung erzeugen wir Akzeptanz in der gesamten Stadtgesellschaft, die wir für den Fahrplan Klima-Aufbruch gewinnen müssen.

Der neu konstituierte Nachhaltigkeitsbeirat wurde mittels einer Präsentation in der Sitzung vom 12.03.2024 informiert und äußerte Zustimmung und Mitwirkungsbereitschaft zu, bzw. an diesem Modell.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Fahrzeug wird bei einer Fahrleistung von max. 10.000 km pro Jahr und guter Wartung eine Gesamtbetriebsdauer von mehr als 10 Jahren haben. Da nicht sichergestellt ist, dass das Fahrzeug die volle Betriebsdauer über als Klimamobil genutzt werden wird, soll das Fahrzeug zunächst befristet angemietet werden. Die Kosten belaufen sich nach einem dem EB 77 und dem Amt 31 vorliegenden Angebot bei 48 Monaten Mietvertragslaufzeit mit 10.000 km Laufleistung pro Jahr auf monatlich 907,- Euro zuzüglich USt. und Kosten für einen Wartungsvertrag.

Gesondert vorzunehmende Ergänzungsausrüstungen und Innenausbauten mit nachhaltigen Materialien werden auf etwa 20.000 Euro geschätzt. Diese, z.T. nicht händlerseitig erbringbaren Ausstattungen (wie z.B. Möblierung des Beratungsarbeitsplatzes) werden gesondert beauftragt. Hierfür kommen auf nachhaltige Ausbauten von Wohnmobilen spezialisierte Firmen in Betracht.

Das Klimamobil kann an mindestens 3 Tagen pro Woche, zu jeweils 6 Stunden (beschränkt auch zu unüblichen Dienstzeiten) alle denkbaren Orte im Erlanger Stadtgebiet und darüber hinaus erreichen.

Als Nutzende stehen die Gebäude-Energieberater*innen und Klimaschutzmanager*innen des Amtes 31 zur Verfügung. Zur Absicherung des Betriebs als Klimamobil wird ein Dienstplan erstellt. An ehrenamtlich engagierte Personen und Organisationen, ergehen Angebote zur gemeinsamen Nutzung des Klimamobils.

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 (Miete für 4 Jahre):	52.000,- €	bei Sachkonto: 529101
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten (Ausbau und Wartung)	24.000,- €	bei Sachkonto: 529101
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 310090/56110010/529101
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Dem Vorhaben der Verwaltung zu Anmietung, Ausbau und Einsatz eines Klimamobils zwecks Umsetzung von Inhalten des Fahrplans Klima-Aufbruch und zur Beratung für Maßnahmen zur Klimaanpassung wird zugestimmt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Dem Vorhaben der Verwaltung zu Anmietung, Ausbau und Einsatz eines Klimamobils zwecks Umsetzung von Inhalten des Fahrplans Klima-Aufbruch und zur Beratung für Maßnahmen zur Klimaanpassung wird zugestimmt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 23

Anfragen

Sitzungsende

am 16.04.2024, 18:20 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: