

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

(UVPA/009/2024)

über die 9. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 08.10.2024, 16:00 - 18:00 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:
- 5. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 6. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
- 7. Mitteilungen zur Kenntnis
- 7.1. Baukostenzuschuss für kinderreiche Familien; 232/025/2024
Fehlende Haushaltsmittel in 2024 und 2025
- 7.2. Auswirkungen gefälschter CO2-Zertifikate auf Verkehrswende; III/055/2024
Anfrage der FDP v. 25.06.2024
- 7.3. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/254/2024
- . Empfehlungen / Gutachten / Beschlüsse
- 8. Vorstellung der Kommunikationskampagne Klima-Aufbruch 2024-26 31/255/2024
Vortrag gegen 16:30 Uhr durch Prof. Susanne Krebs
- 9. HVO 100 Kraftstoff für Diesel-Busse; III/054/2024
Antrag der CSU Fraktion Nr. 075/ 2024

- | | | |
|-------|--|----------------|
| 10. | Änderung der Straßenreinigungsgebührensatzung | 30/092/2024 |
| 11. | 6. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 179 der Stadt Erlangen - Erweiterung Max-und-Justine-Elsner-Schule - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: Aufstellungsbeschluss | 611/212/2024 |
| 12. | Antrag Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion: Protected Bike Lanes - mehr Schutz für Radler*innen | 613/275/2024/1 |
| 13. | Antrag Nr. 068/2024 des Stadtteilbeirates Büchenbach "Engstelle Büchenbacher Anlage" | 613/301/2024 |
| 14. | Zukunftsplan Fahrradstadt, hier: Fortschreibung Kapitel 2 „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes“ | 613/305/2024 |
| 15. | Ausbau der Mobilpunkte & Carsharing | 613/306/2024 |
| 15.1. | Radschnellverbindungen Erlangen, hier: Finanzierung der weiteren Planungsstufen | 613/310/2024 |
| 16. | Anfragen | |

TOP
Werkausschuss EB77:
TOP 5
Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
TOP 6
Anfragen Werkausschuss EB77

TOP
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
TOP 7
Mitteilungen zur Kenntnis
TOP 7.1
Baukostenzuschuss für kinderreiche Familien; Fehlende Haushaltsmittel in 2024 und 2025

232/025/2024

Die Stadt Erlangen fördert den Bau oder Erwerb von Familieneigenheimen und Eigentumswohnungen für kinderreiche Familien im Stadtgebiet durch die Gewährung eines Zuschusses (städtischer Kinderreichenzuschuss). Der Zuschuss ist eine freiwillige Leistung der Stadt, auf den kein Rechtsanspruch besteht und der im Rahmen der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel gewährt wird. Die entsprechenden Richtlinien wurden bereits 1964 beschlossen und zuletzt im Jahre 2014 geändert.

Die Förderung soll kinderreichen Familien die Schaffung von Wohnungseigentum ermöglichen bzw. erleichtern. Gefördert werden Familien mit drei oder mehr im Haushalt des Antragstellers lebenden Kindern, für die dem Antragsteller oder seinem Ehegatten Kindergeld gewährt wird. Familien mit zwei Kindern wird die Förderung gewährt, wenn ein Mitglied der Familie schwerbehindert ist.

Der Zuschuss beträgt je Kind 2.600,-- Euro. Die Voraussetzungen zur Auszahlung sind im Übrigen an die gesetzlichen Grundlagen der (staatlichen) Förderung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetzes gekoppelt (z.B. Einhaltung von Einkommensgrenzen), so dass nicht jede Familie ab drei Kindern automatisch förderberechtigt ist. Der Kinderreichenzuschuss kann als Bestandteil der Finanzierung ggf. auch dazu dienen, dass der Erwerb von Wohneigentum überhaupt erst möglich wird.

Für die Auszahlung des Kinderreichtumszuschusses stehen für die Jahre 2024 und 2025 keine freien Mittel mehr zur Verfügung:

Für den Haushaltsplan 2024 wurde auf einen Ansatz zur Auszahlung des Kinderreichtumszuschusses verzichtet, da zum Zeitpunkt der Haushaltsaufstellung noch ausreichend Restmittel aus den Vorjahren vorhanden waren. Im Rahmen der Bildung von Haushaltsresten wurden – um die Genehmigung des Haushalts 2024 nicht zu gefährden - nur die Mittel übertragen, die bereits durch Bewilligungsbescheide für eine Auszahlung gebunden waren, so dass darüber hinaus (aktuell) keine freien Mittel mehr zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 konnten für das kommende Jahr aufgrund der angespannten Haushaltslage keine Finanzmittel zur Auszahlung eines Baukostenzuschusses mehr eingestellt werden (freiwillige Leistung).

Für das Programm stehen deshalb bis auf weiteres keine Finanzmittel mehr zur Verfügung, so dass die städtischen Richtlinien derzeit nicht vollzogen werden können.

Informationshalber wird auf die Auszahlungen aus den vergangenen Jahren hingewiesen:

2024: 7.800,-- € (aktueller Stand)

2023: 15.600,-- €

2022: 0 €

2021: 10.400,-- €

**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 7.2

III/055/2024

Auswirkungen gefälschter CO2-Zertifikate auf Verkehrswende; Anfrage der FDP v. 25.06.2024

Die Fragen der FDP zur THG-Quote werden wie folgt beantwortet:

Die ESTW haben ab 2023 Einnahmen aus der THG-Quote für Elektrobusse erhalten.

Die Prämie wurde durch die 7 auf der Citylinie eingesetzten Elektrobusse erwirtschaftet. 2023 war das erste Einsatzjahr dieser Busse, daher kann kein Vergleich zum Vorjahr hergestellt werden. Da die Preise für die THG-Quote sich am Markt bilden, wäre davon auszugehen, dass diese in 2022 auch für die Erlanger Busse deutlich höher gewesen wäre.

Dennoch hat die THG-Quote 2023 die Ladestromkosten für die ESTW noch nennenswert reduziert.

Da die Reduzierung der Erlöse aus der THG-Quote von den Stadtwerken nicht zu beeinflussen ist und eine Reduzierung des Betriebs der E-Busse nicht in Frage kam, konnten keine Mindererlöse kompensiert werden. Durch das Lastmanagement an der Ladeinfrastruktur erhalten die ESTW Reduzierungen auf das Stromnetzentgelt als atypischer Netznutzer. Dieser Vorteil wäre aber auch bei einer höheren THG-Quote realisiert worden.

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der ESTW AG werden zur Kenntnis genommen.

Der Anfrage der FDP ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der ESTW AG werden zur Kenntnis genommen.

Der Anfrage der FDP ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 7.3

VII/254/2024

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

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

Protokollvermerk:

Die Unterlagen lagen als Tischauflage vor.

Ergebnis/Beschluss:

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. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Unterlagen lagen als Tischauflage vor.

Ergebnis/Beschluss:

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. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen / Gutachten / Beschlüsse

TOP 8

31/255/2024

Vorstellung der Kommunikationskampagne Klima-Aufbruch 2024-26

Der Fahrplan Klima-Aufbruch mit dem dazugehörigen Maßnahmenkatalog bildet die Grundlage für ein klimaneutrales Erlangen. Im Beschluss vom 28.10.2022 (BV 31/163/2022) hat der Stadtrat entschieden, 14 Maßnahmen mit hoher Priorität umzusetzen. Hierzu zählt die Maßnahme S10 – Verstetigung und Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit.

Bei nahezu allen Maßnahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch bildet Kommunikation einen wichtigen Baustein. Die Kommunikationsagentur PBC wurde daher durch das Amt für Umweltschutz und Energiefragen für den Zeitraum 2024 bis 2026 beauftragt, um die Stadtverwaltung bei der breitenwirksamen Öffentlichkeitsarbeit zu Maßnahmen professionell zu begleiten.

Zielsetzung ist, dass mittels einer positiven Kommunikation die realisierten Maßnahmen an Bekanntheit gewinnen und möglichst viele Bürger*innen und Organisationen zum Mitmachen animiert werden.

Im Vortrag werden u.a. das zeitliche Vorgehen, zentrale Bausteine sowie das Design und die Mechanik der Kampagne präsentiert.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Mitarbeitende der beauftragten Kommunikationsagentur Phocus Brand Contact (PBC) präsentieren den aktuellen Stand der Kommunikationskampagne zum Klima-Aufbruch im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss in der Sitzung am 08. Oktober 2024.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Mitarbeitende der beauftragten Kommunikationsagentur Phocus Brand Contact (PBC) präsentieren den aktuellen Stand der Kommunikationskampagne zum Klima-Aufbruch im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss in der Sitzung am 08. Oktober 2024.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 9

III/054/2024

HVO 100 Kraftstoff für Diesel-Busse; Antrag der CSU Fraktion Nr. 075/ 2024

Die ESTW Stadtverkehr GmbH (ESTW) beschäftigen sich schon seit längerem mit den Möglichkeiten, wie bei ihren CNG (Gas)- und auch Diesel-Bussen erneuerbare und damit nachhaltige Kraftstoffe eingesetzt werden können. So werden die aktuell 36 sich im Einsatz befindlichen CNG-Busse bereits seit Jahren mit Biogas betankt.

Auch hinsichtlich des erneuerbaren Dieselerersatz-Kraftstoffes HVO 100 haben sich die ESTW schon eingehend mit Lieferanten dieses Kraftstoffes ausgetauscht und insbesondere daneben Kontakt mit dem Hersteller MAN der derzeit bei den ESTW noch im Betrieb befindlichen 17 Diesel-Busse aufgenommen.

Durch diesen wurde jetzt nach Prüfung mitgeteilt, dass die in den Diesel-Bussen der ESTW aus den Jahren 2015 und 2016 verwendeten Dieselmotoren (Typ D2066LUH50) noch keine Freigabe zur Betankung durch den Kraftstoff HVO 100 besitzen.

Aus Haftungsgründen und im Hinblick auf die Gewährleistung eines zuverlässigen Betriebs der Busse lehnen die ESTW daher den Einsatz des Kraftstoffes HVO 100 bei ihren aktuellen Diesel-Bussen ab, werden aber bei etwaigen Neubeschaffungen von Diesel-Bussen selbstverständlich erneut einen solchen Einsatz des Kraftstoffes prüfen.

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Ausführung der ESTW dienen zur Kenntnisnahme
2. Der Antrag der CSU-Fraktion Nr. 075/2024 vom 11.07.2024 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Ausführung der ESTW dienen zur Kenntnisnahme
2. Der Antrag der CSU-Fraktion Nr. 075/2024 vom 11.07.2024 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 10

30/092/2024

Änderung der Straßenreinigungsgebührensatzung

Der laufende zweijährige Kalkulationszeitraum der Straßenreinigungsgebühr endet planmäßig zum 31.12.2024. Die künftigen Straßenreinigungsgebühren wurden für einen Zweijahreszeitraum für die Jahre 2025 bis 2026 kalkuliert.

Der Gesamtaufwand der Straßenreinigung für den Gebühren- und Nichtgebührenbereich steigt von 3,522 Mio. € im Jahr 2023 auf 4,376 Mio. € für jedes Jahr des 2-jährigen Kalkulationszeitraumes. Ende 2024 liegt voraussichtlich eine positive Gebührenfortschreibung in Höhe von ca. 65.589 € vor und wird in der Kalkulation berücksichtigt.

In die Kalkulation der Straßenreinigungsgebühren 2025 bis 2026 fließen neben den feststehenden auch die derzeit absehbaren Veränderungen künftiger Sach- und Personalkosten sowie Fahrzeugkosten ein.

Der Kostenmehrbedarf entsteht im Wesentlichen durch steigende Verbrauchs- und Materialaufwendungen. Des Weiteren müssen die künftigen Tarifverhandlungen im öffentlichen Dienst im Personalaufwand entsprechend eingeplant werden. Notwendige Ersatzbeschaffungen für Fahrzeuge und Maschinen unterliegen ebenfalls einer stetigen Preissteigerung und wirken sich entsprechend auf die kalkulatorischen Kosten aus.

Neben der Unwägbarkeit künftiger Preisentwicklungen stellt stets die Intensität der im Kalkulationszeitraum liegenden Winter eine nicht planbare Größe dar.

Grundlage für die Gebührenkalkulation ist die Erfassung der Reinigungsleistungen im Geographischen Informationssystem. Aufgrund dieser Daten erfolgt die Zuordnung zum Nichtgebührenbereich und zum Gebührenbereichen (Einfachreinigung Fahrbahn und Mehrfachreinigung Fahrbahnen und Gehwege) gemäß dem aktuellen Datenstand.

Im Ergebnis setzt sich der Gesamtaufwand der Straßenreinigung aus folgenden Teilbeträgen zusammen:

- **Nichtgebührenbereich** (ohne städt. Eigenanteile für Mittelstreifen, gesetzlich ggf. erweiterte Anteile für das Allgemeininteresse an sauberen Straßen)

33,11 % ca. 1,449 Mio. €/a
- **Gesamter Gebührenbereich** (inkl. städt. Eigenanteile für Mittelstreifen, gesetzlich ggf. erweiterte Anteile für Allgemeininteresse an sauberen Straßen)

66,89 % ca. 2,894 Mio. €/a

 - davon Einfachreinigung 42,70 % ca. 1,847 Mio. €/a
(nur Fahrbahnen)
 - davon Mehraufwandsreinigung 24,19 % ca. 1,047 Mio. €/a.
(Fahrbahnen und Gehwege;
Reinigungsklassen X, Y, Z)

1. Kalkulationsergebnis für den Kalkulationszeitraum 2025 bis 2026

Am 24.11.2022 beschloss der Stadtrat mehrheitlich einen 10%igen städtischen Pflichtanteil und zusätzlich einen erweiterten städtischen Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 3% der gebührenfähigen Kosten. Mit diesem Beschluss wurde von der Vorgabe,

sich an den 10 % Pflichtanteil für das Allgemeininteresse anzunähern (Empfehlung des BKPV vom 20.08.2008), zum zweiten Mal abgewichen.

Während mit dem 10%igen Pflichtanteil alle Reinigungsklassen X, Y und Z des Mehrfachreinigungsgebietes entlastet werden, erfuhren die Reinigungsklassen mit den höchsten Reinigungshäufigkeiten Y und Z, die sich in der Innenstadt befinden, mit dem erweiterten städtischen Eigenanteil eine gezielte zusätzliche Entlastung. Grund hierfür war die Unterstützung der Grundstückseigentümer*innen die die höchste Verschmutzung durch die Allgemeinheit zu erwarten haben. Auf Grund der angespannten Haushaltslage wird vorgeschlagen den erweiterten Eigenanteil einzustellen. Hiervon sind in der Reinigungsklasse Y ca. 260 Grundstücke und in der Reinigungsklasse Z ca. 115 Grundstücke betroffen.

Dem neuen Kalkulationszeitraum 2025 bis 2026 liegt der gesetzliche städtische Eigenanteil von 10 % zu Grunde. Dem steht eine Variante mit erweitertem Eigenanteil (2 %) für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt gegenüber.

Der Verwaltungsvorschlag entspricht der Empfehlung des BKPV zur Auskömmlichkeit von 10 % städtischen Eigenanteils.

Bisherige Gebührensätze (2023 bis 2024)

	einfache Fahrbahn- reinigung	Reinigungs- klasse X	Reinigungs- klasse Y	Reinigungs- klasse Z
13 % Eigenanteil (EA) Allgemeininteresse; Summe EA: 336.447 €/a; Gebühr je RM/a:	4,80 €	17,88 €	53,76 €	73,32 €

Neue Gebührensätze (2025 bis 2026)

Hinweis: Die Tabelle zeigt den Verwaltungsvorschlag mit 10 % Eigenanteil am Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt, sowie die Variante mit einem erweiterten Eigenanteil von 12 %.

	einfache Fahrbahn- reinigung	Reinigungs- klasse X	Reinigungs- klasse Y	Reinigungs- klasse Z
Variante 1: Verwaltungsvorschlag 10 % EA Summe EA: 289.454 €/a; Veränderung in Prozent: Veränderung in €/RM/a:	5,28 € + 10,00 % + 0,48 €/RM/a	20,52 € + 14,77 % + 2,64 €/RM/a	71,76 € + 33,48 % + 18,00 €/RM/a	97,44 € + 32,90 % + 24,12 €/RM/a
Variante 2: 12 % EA Summe EA: 347.344 €/a; Gebühr je RM/a: Veränderung in Prozent: Veränderung in €/RM/a:	5,28 € + 10,00 % + 0,48 €/RM/a	20,52 € + 14,77 % + 2,64 €/RM/a	65,64 € + 22,10 % + 11,88 €/RM/a	89,04 € + 21,44 % + 15,72 €/RM/a

Anlage 3 zeigt eine Übersicht der Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Erlangen und in anderen bayerischen Städten.

2. Anteile der durch die Stadt Erlangen zu tragenden Straßenreinigungskosten

Städtische Eigenanteile sind grundsätzlich gebührenfähige Kosten, die neben den Kosten für den Nichtgebührenbereich von der Stadt Erlangen zu tragen sind.

Die städtischen Eigenanteile für Mittelstreifen – meist 4-spurige Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung und besonderem Gefährdungspotential – befinden sich i.d.R. im Anschlussgebiet des Straßenreinigungsbetriebes. Die erforderlichen Reinigungsaufwendungen werden daher auch weiterhin von der Stadt Erlangen durchgeführt und finanziert.

Der städtische Eigenanteil für die Mittelstreifen beträgt ab 2025 180.632,93 €/a.

Der städtische Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 10 % der gesamten gebührenfähigen Kosten beträgt ab 2025 289.453,51 €/a und wurde vom Kostenanteil der Mehraufwandsreinigungsklassen (X, Y, Z) abgesetzt.

Der darüber hinausgehende erweiterte Eigenanteil für das Allgemeininteresse an einer sauberen Stadt in Höhe von 2% der gebührenfähigen Kosten würde ab 2025 57.890,70 €/a betragen und die Reinigungsklassen Y und Z entlasten.

Im **Nichtgebührenbereich** summieren sich Kosten für Reinigungsleistungen städtisch bebauter und nichtbebaute Liegenschaften. Dies sind z.B. Radwege und Straßen außerhalb des Anschlussgebietes incl. Ampelanlagen, Brücken, Treppenanlagen, Unterführungen, Verkehrsinseln, Querungshilfen, sowie Bushaltestellen, Parkplätze, Parkbuchten und -streifen und öffentliche Plätze.

Ebenfalls enthalten ist ein Teil des Aufwandes für Anschaffung, Unterhalt und Leerung (einschließlich Entsorgung der Abfälle) der öffentlichen Papierkörbe. Bislang wurde dieser Aufgabenbereich von der Abteilung Abfallwirtschaft und Straßenreinigung sowie der Abteilung Stadtgrün wahrgenommen. Um diese Aufgabe effizienter zu gestalten, übernimmt der Bereich Straßenreinigung

einen nicht unerheblichen Teil der Papierkorbentleerung der Abteilung Stadtgrün. Der Personalaufwand für zwei Mitarbeiter fand demnach ab 2025 im Nichtgebührenbereich Berücksichtigung und ist beim städtischen Anteil für die Abt. 773 abzuziehen.

Der von der Stadt Erlangen zu finanzierende Aufwand betrug seit 2023 jährlich 934.855,90 €/a und steigt im kommenden Kalkulationszeitraum ab 2025 um 514.392,57 €/a auf 1.449.248,47 €/a.

Anlage 4 zeigt eine Zusammenstellung der durch die Stadt Erlangen zu übernehmenden Straßenreinigungskosten sowohl für den Nichtgebührenbereich als auch für die Eigenanteile

Klimaschutz:

☒ *nein*

Ressourcen

Sach- und Personalkosten der
Stadt für Straßenreinigung

(Eigenanteile und
Nichtgebührenbereich);
Anlage 3

10 % EA (Verwaltungsvorschlag)

1. **Nichtgebührenbereich:**
bisher 934.855,90 €/a,
ab 2025 1.449.248,47 €/a
2. **Städtische Eigenanteile:**
 - 2.1. Allgemeininteresse 10%
bisher 258.805,46 €/a;
ab 2025 289.453,51 €/a
 - 2.2. entfällt
- 2.3. Mittelstreifen
bisher 146.143,04 €/a;
ab 2025 180.632,93 €/a

12 % EA (Alternative)

1. **Nichtgebührenbereich:**
bisher 934.855,90 €/a,
ab 2025 1.449.248,47 €/a
2. **Städtische Eigenanteile:**
 - 2.1. Allgemeininteresse 10%
bisher 258.805,46 €/a;
ab 2025 289.453,51 €/a
 - 2.2. Allgemeininteresse 2%
bisher 77.641,64 €/a (3%);
ab 2025 57.890,70 €/a
 - 2.3. Mittelstreifen
bisher 146.143,04 €/a;
ab 2025 180.632,93 €/a

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
- ☒ sind vorhanden im Budget auf Kostenstelle 205104, Kostenträger 57390010 und Sachkonto 545501
- ☐ sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtin Frau Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Stadträtin Frau Dr. Marenbach bittet darum, dass Herr Ternes im HFGA über die Rechtslage zur Verpackungssteuer berichtet. Außerdem möchte sie wissen, ob eine Änderung der Klassen grundsätzlich möglich wäre. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtin Frau Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Stadträtin Frau Dr. Marenbach bittet darum, dass Herr Ternes im HFGA über die Rechtslage zur Verpackungssteuer berichtet. Außerdem möchte sie wissen, ob eine Änderung der Klassen grundsätzlich möglich wäre. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 11

611/212/2024

**6. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 179 der Stadt Erlangen - Erweiterung Max-und-Justine-Elsner-Schule - mit integriertem Grünordnungsplan
hier: Aufstellungsbeschluss**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Die 2- bis 3-zügige Max-und-Justine-Elsner-Grundschule im Ortsteil Bruck mit 11 Klassen und gebundenem Ganztagsunterricht ist räumlich in sämtlichen Bereichen sehr beengt. Die Ganztagesklassen verfügen weder über Aufenthalts- noch über Differenzierungsräume. Die bayerische Schulbauverordnung nennt für den Schulbau sog. Flächenbandbreiten. Der untere Wert verdeutlicht im Sinne einer Empfehlung, welche Flächengröße im Regelfall nicht unterschritten werden sollte. Für die Max-und-Justine-Elsner-Schule beträgt die Flächenbandbreite laut Schulbauverordnung zwischen 1.799 und 2.316 qm (förderfähige Hauptnutzfläche). Das Schulgebäude (Generalinstandsetzung 2009) und der Anbau Pausenhalle mit Mensa (2013) umfassen 1.260 qm Hauptnutzfläche. Folglich besteht ein Fehlbedarf von 539 bis 1.056 qm Hauptnutzfläche. Als Außenflächen bzw. Pausenhof bestehen aktuell 570 qm, angemessen wären ca. 639 qm. Folglich besteht bei der Pausenhoffläche ein Fehlbedarf von ca. 69 qm.

Deshalb werden zum Erhalt des Schulstandorts in der Sandbergstraße 1 Erweiterungsflächen in unmittelbarer Umgebung benötigt. Eine entsprechende Bedarfsbeschlussvorlage wird mit Vorlagen-Nr. 40/229/2024 am 17.10.2024 in den Bildungsausschuss eingebracht. Ziel der Änderung des Bebauungsplans ist die planungsrechtliche Sicherung entsprechend benötigter Erweiterungsflächen und die Baurechtschaffung für den Erweiterungsbau durch Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke mit den Fl. Nrn. 84, 84/1, 589, 589/7 der Gemarkung Bruck und beträgt ca. 0,77 ha (Anlage 1). Die Grundstücke befinden sich in privatem Eigentum. Der Geltungsbereich ist hierbei zunächst auf diejenigen Flächen bezogen, die sich aufgrund der unmittelbaren Nähe zum bestehenden Schulgrundstück grundsätzlich für eine Erweiterung eignen und näher untersucht werden sollen. Im Zuge der Planung wird der Geltungsbereich im Ergebnis einer planerischen Alternativenprüfung angepasst werden. Die für die Schulerweiterung erforderlichen Flächen sind in der Folge von der Stadt zu erwerben.

c) Planungsrechtliche Grundlagen

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 179 setzt für das Plangebiet ein Mischgebiet in offener Bauweise fest. Es sind eine GRZ von 0,4, eine GFZ von 1,0 und maximal drei Vollgeschosse zulässig.

Im wirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet teilweise als gemischte Baufläche, teilweise als Fläche für den Gemeinbedarf dargestellt. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP somit teilweise entgegen. Aufgrund der geringen Größe des abweichenden Teils des Plangebiets und der nicht vorhandenen Auswirkung auf die Grundzüge der städtebaulichen Entwicklung der Gesamtstadt widerspricht das vorliegende Bauleitplanverfahren nicht dem Entwicklungsgebot.

Eine Änderung des wirksamen FNP ist somit nicht erforderlich. Eine Anpassung der FNP-Darstellung soll bei dessen Neuaufstellung/Gesamtfortschreibung erfolgen.

d) Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind u.a. zu berücksichtigen:

- Sicherung des schulischen Bedarfs

Sicherung von benötigten Flächen für einen Erweiterungsbau sowie Freiflächen.

- Natur und Landschaft

Der Artenschutz und der Baumbestand sind zu beachten.

- Klima

Die Anforderungen an eine klimagerechte Planung sind zu beachten, wie bspw. der Grundsatzbeschluss zur solaren Baupflicht.

e) Städtebauliche Ziele

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Erweiterungsbaus im Anschluss an das bestehende Schulgebäude, mit dem Ziel einen zukunftsfähigen und den rechtlichen Anforderungen entsprechenden Schulbetrieb zu realisieren. Bei einer Erweiterung direkt am Schulstandort entstünden keine zusätzlichen Laufwege und die Infrastruktur des Bestandshauses könnte uneingeschränkt genutzt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des 6. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 179 - Erweiterung Max-und-Justine-Elsner-Schule - der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

Zur Sicherung der Planung bildet der Aufstellungsbeschluss die notwendige Voraussetzung sowohl für die Zurückstellung von Bauvorhaben gemäß § 15 BauGB als auch für den Erlass einer Veränderungssperre gemäß § 14 BauGB. Nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens besteht ein Vorkaufsrecht zugunsten der Stadt Erlangen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Änderung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Änderung des Bebauungsplans Nr. 179 für das Gebiet südlich der Zimmermannsgasse und nördlich der Sandbergstraße nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll durchgeführt werden.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB soll gleichzeitig mit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden.

4. Klimaschutz:

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens werden Umwelt- und Klimaaspekte in der Begründung eingehend behandelt.

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

Für den Grunderwerb und die Umsetzung der Schulerweiterung fallen im Weiteren Kosten an, die aktuell noch nicht datiert oder beziffert werden können

- ☐ 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 Bebauungsplan Nr. 179 der Stadt Erlangen – für das Gebiet zwischen Bahnhofstraße, Frankenschnellweg, Tennenloher Straße und Regnitz – ist für das Gebiet südlich der Zimmermannsgasse und nördlich der Sandbergstraße durch das 6. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 179 nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ändern (siehe Anlage 1) und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bebauungsplan Nr. 179 der Stadt Erlangen – für das Gebiet zwischen Bahnhofstraße, Frankenschnellweg, Tennenloher Straße und Regnitz – ist für das Gebiet südlich der Zimmermannsgasse und nördlich der Sandbergstraße durch das 6. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 179 nach den Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB) zu ändern (siehe Anlage 1) und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 12

613/275/2024/1

Antrag Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion: Protected Bike Lanes - mehr Schutz für Radler*innen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Sogenannte Protected Bike Lanes (PBL) oder auch geschützte Radfahrstreifen sind eine Methode, um den Radverkehr physisch vom Kfz-Verkehr zu trennen. Diese Methode kommt aus den USA, wo sie in großen Städten eingesetzt wird, und wird auch in Deutschland bereits angewendet bzw. erprobt, zum Beispiel in Berlin, München oder Hamburg. Der Antrag der SPD-Fraktion (245/2023) vom 06. Dezember 2023 schlägt vor, diese Art der Radverkehrsführung in Erlangen zu erproben und nennt dafür verschiedene Beispiele im Stadtgebiet (Teile der Drausnick- und Henkestraße). Die SPD beschreibt im Antrag die Vorteile von PBL folgendermaßen: Durch die Radverkehrsführung direkt auf der Straße wird die Sichtbarkeit der Radfahrenden besser gewährleistet als bei einer Führung im Seitenraum; hinzu kommt die Stärkung der subjektiven Sicherheit durch die physische Trennung vom Kfz-Verkehr.

In den technischen Regelwerken sind die PBL bisher nur in den H RSV (Regelwerk für Radschnellwege und Radvorrangrouten) enthalten. Laut Nationalem Radverkehrsplan (NRVP 3.0) sollen PBL in Zukunft in Deutschland zu einem standardisierten Gestaltungselement werden. In den H RSV soll der Fahrradstreifen auf Radvorrangrouten mind. 2,50 m (bei Radschnellwegen mind. 3,00 m) breit sein, zuzüglich mindestens 1,25 m (im Ausnahmefall 1,00 m) Sperrfläche mit Sperrpfosten. Gemäß ERA ist zur Fahrbahn ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m und bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

PBL sind als Lösung in der Radverkehrsführung geeignet, wenn eine hohe Flächenverfügbarkeit, wenige Grundstücks- und Knotenpunktzufahrten sowie wenige Regeln für Parken und Liefern gegeben sind. Möglich sind sie hauptsächlich auf mehrstreifigen Straßen mit erheblichen Kapazitätsreserven. PBL sind also besonders dann geeignet, wenn diese auf einem Fahrstreifen angelegt werden können, welcher dann für den Kfz-Verkehr wegfällt. PBL sind analog zu benutzungspflichtigen Radfahrstreifen zu sehen, nicht mit Schutzstreifen. Dies bedeutet, dass bestehende Hochbordradwege bei der Einrichtung von PBL aufgelöst werden müssten.

Aus diesen Gründen sieht die Verwaltung die beiden Vorschläge (Henkestraße zwischen Werner-von-Siemens-Straße und Langemarckplatz sowie die Drausnickstraße) als ungeeignet für PBL an: relativ viele Einfahrten sowie Feuerwehruzufahrten zu Wohngebäuden sowie die Straßenbreiten stehen festen Einrichtungen zur Trennung von Kfz- und Radverkehr entgegen.

In der Henkestraße reicht die Fahrbahnbreite nicht aus für eine PBL. Dort ist zwar streckenweise ein Radfahrstreifen, aber daneben Parkplätze. Auch in der Drausnickstraße steht der Platzbedarf der Einrichtung einer PBL entgegen: östlich der Sieglitzhofer Straße müsste die Busspur entfallen – westlich davon müssten Parkstände entfernt werden bzw. der Straßenquerschnitt neu verteilt werden. Dies würde erhebliche Umbauarbeiten und damit auch Kosten nach sich ziehen.

Bereits während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 wurde geprüft, ob in Erlangen PBL sinnvoll eingesetzt werden können. Dabei wurde der Adenauerring, die Straße „Am Europakanal“ sowie die Frauenaauracher Straße identifiziert. Am Europakanal wird derzeit eine Umweltspur eingerichtet, die dieses Jahr fertiggestellt werden soll und gerade in Hinblick auf den ÖPNV als sinnvoller erachtet wird. Am Adenauerring/Kosbacher Damm wurde eine temporäre Maßnahme durchgeführt, die zeitgleich als Umleitung für den damals gesperrten Steinforstgraben und Rabenstraße (Fahrbahndeckenerneuerung) genutzt werden konnte. In der Frauenaauracher Straße sind die Breiten nicht gegeben, hier könnte eine PBL nur mit erheblichen Umbauarbeiten umgesetzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wie bereits 2020 untersucht, sind PBL in der Stadt Erlangen derzeit nicht sinnvoll anzuwenden. Falls sich durch veränderte Verhältnisse eine PBL im Stadtgebiet einrichten lässt, informiert die Verwaltung.

Das Thema wurde im UVPA am 07.05.2024 an die AG Rad verwiesen. Die AG Rad fand am 09.07.2024 statt. Dort wurden keine weiteren Ergebnisse erzielt.

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 Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Der Antrag Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 7 gegen 1

TOP 13

613/301/2024

Antrag Nr. 068/2024 des Stadtteilbeirates Büchenbach "Engstelle Büchenbacher Anlage"

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Antrag des Stadtteilbeirates werden unterschiedliche Punkte angesprochen, welche zu Konfliktsituationen zwischen Fuß- und Radverkehr führen. Dies betrifft zum einen den Bereich vor dem Zugang zum Kindergarten der Martin-Luther-Kirche (Maluki), den Kurvenbereich zur Windsheimer Straße und die dort vorhandene Schranke. Die Sachverhalte der einzelnen Punkte werden im Folgenden erläutert.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Situation direkt am Ausgang des Maluki ist vor allem zu den üblichen Bring- und Holzeiten konflikträchtig. Dieser Zustand hat sich seit der Neugestaltung des Einganges und dem Bau des Zaunes des Maluki manifestiert. Von der Verwaltung wurde hierauf bereits hingewiesen. Der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Büchenbacher Anlage misst hier nur 2,50 m. Dies ist schlichtweg zu schmal, um wartende sowie ein- und ausgehende Eltern und Kinder sowie den querenden Fuß- und Radverkehr sicher und komfortabel zu führen. Zur Entschärfung der Situation wurden von der Verwaltung bereits zwei Pfosten mit Sperrflächen in diesem Bereich aufgestellt. Weitere Maßnahmen wurden nicht ergriffen, da die Ursache der Konflikterhöhung nicht beim Straßenbaulastträger liegt. Allein aufgrund des vorhandenen Zaunes werden Kinder, die den Kindergarten verlassen, nicht oder nur schwer gesehen. Aus verkehrstechnischer Sicht ist mindestens die Fortführung der Breite der Büchenbacher Anlage von 4,00 m in diesem Bereich anzustreben, um die Situation angemessen zu entschärfen und ausreichend Begegnungsfläche zu schaffen. Die Verwaltung wird prüfen, ob und wie sich diese Prämisse umsetzen lässt.

Der Kurvenbereich an der Ecke Büchenbacher Anlage/Windsheimer Straße ist im notwendigen Maße einsehbar. Dennoch wird die Verwaltung prüfen, ob die Situation präventiv verbessert werden kann.

Die Schranke in der Windsheimer Straße ist an der Stelle notwendig, um nicht zulässigen Kfz-Verkehr fern zu halten. Die Schranke ist zwar retroreflektierend in rot-weiß gehalten, befindet sich allerdings fast in der Mitte zwischen den beiden Beleuchtungsmasten. Die Verwaltung prüft, ob die Schranke näher an einen der beiden Beleuchtungsbereiche versetzt werden kann, um die Sichtbarkeit zu erhöhen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird den Stadtteilbeirat über das Ergebnis der Prüfungen bis Ende 2024 informieren.

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:

Das Beiratsmitglied Herr Schellhaus bittet darum, die Ergebnisse im Ausschuss zur Kenntnis zu erhalten. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Mit Information des Prüfungsergebnisses an den Stadtteilbeirat Büchenbach ist der Antrag Nr. 068/2024 des Stadtteilbeirates Büchenbach bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Das Beiratsmitglied Herr Schellhaus bittet darum, die Ergebnisse im Ausschuss zur Kenntnis zu erhalten. Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Mit Information des Prüfungsergebnisses an den Stadtteilbeirat Büchenbach ist der Antrag Nr. 068/2024 des Stadtteilbeirates Büchenbach bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 14

613/305/2024

Zukunftsplan Fahrradstadt, hier: Fortschreibung Kapitel 2 „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes“

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Zukunftsplan Fahrradstadt (OBM/002/2021) wurde in Zusammenarbeit mit dem Radentscheid Erlangen ein Maßnahmenbündel für den Radverkehr beschlossen, das zum Ziel hat, den Radverkehr in Erlangen substantiell nach vorne zu bringen und Erlangens Status und Ruf als eine der wichtigsten Fahrradstädte Deutschlands zu bekräftigen.

Hierbei wurden unter dem Kapitel 2 infrastrukturelle Maßnahmen in drei Zeithorizonten (bis 2024, nach 2024, nach 2028) festgehalten und deren Umsetzung bis zum entsprechenden Zeitpunkt in Aussicht gestellt. In der Anlage 1 werden die Maßnahmen mit dem angedachten Zeithorizont sowie dem aktuellen Bearbeitungsstand dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass acht Maßnahmen mit dem Zeithorizont „bis 2024“ umgesetzt wurden. 20 Maßnahmen aus allen drei Zeithorizonten befinden sich in Bearbeitung. 21 Maßnahmen wurden noch nicht begonnen, davon 3 mit dem Zeithorizont „bis 2024“. Zwei Maßnahmen wurden vorerst zurückgestellt.

Zusätzlich zu diesen 50 Maßnahmen wurde die Einrichtung von 7 Bevorrechtigungen nach Erlanger Standard beschlossen, welche ebenso in der Anlage 1 mit ihrem Bearbeitungsstand aufgeführt werden. Eine Bevorrechtigung wurde umgesetzt, vier befinden sich in Bearbeitung, mit einer wurde noch nicht begonnen sowie eine wurde geprüft und abgelehnt. Alternative Standorte werden im laufenden Geschäft der Verwaltung geprüft.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Nach den ersten dreieinhalb Jahren und Erreichen des ersten Zeithorizonts hält die Verwaltung es für angemessen und wichtig, Zeitplan, Vorgehen und die konzeptionellen Grundlagen des Zukunftsplan Fahrradstadt zu eruieren und aufbauend auf den Erfahrungen fortzuschreiben, um dieses zentrale Maßnahmenbündel für die infrastrukturelle Entwicklung des Radverkehrs zielführend und sinnvoll weiter zu entwickeln sowie Fehlentwicklungen im Prozess frühzeitig zu begegnen. Der in Anlage 1 angegebene Bearbeitungsstand zeigt bereits, dass Maßnahmen aller Zeithorizonte bearbeitet werden. Zugleich wurden drei Maßnahmen der Kategorie „bis 2024“ noch nicht begonnen. Dies demonstriert, dass die Kategorie des Zeithorizonts für die Planung und Umsetzung der infrastrukturellen Projekte zwar einen klaren Wunsch definiert, in der Realität aber keine Wirkung entfaltet.

Dies liegt beispielsweise an der Komplexität einiger Planungen, welche teilweise eines sehr hohen Abstimmungs- und Planungsaufwandes bedürfen. Zusätzlich zum Zukunftsplan Fahrradstadt werden zahlreiche weitere Einzelprojekte (z.B. Radschnellverbindungen, StUB, Regnitzstadt) sowie Programme (z.B. Fahrbahndeckenerneuerung, 1.000-Bügel-Programm) mit Bezug zum Radverkehr bearbeitet. Hinzu kommen noch Anfragen und Planungen Dritter, die ihrerseits zum Teil einen hohen Abstimmungsaufwand nach sich ziehen. Das alles hat zur Folge, dass das „Auftragsvolumen“ partiell die Planungs- und Umsetzungskapazitäten übersteigt. Zudem ist deutlich geworden, dass dem Kapitel 2 des Zukunftsplans Fahrradstadt ein roter Faden fehlt, der wiederum eine folgerichtige Priorisierung der Vorhaben herausstellt.

Um den bisherigen Problemen grundlegend zu begegnen, benötigt es eine sinnvolle Weiterentwicklung des zweiten Kapitels. Hierzu wurden folgende Grundlagen festgehalten:

- Zukunftsplan Fahrradstadt und Plannetz 2030 des VEP als richtungsweisende Grundbeschlüsse → Erhöhung der Integration und des Detailgrads
- Definition von Hauptachsen, die alle Wohn-, Arbeits- und Schulschwerpunkte verbinden und Anschlüsse an Nachbarkommunen bieten → Stärkung des (Anteils des) Radverkehrs durch hohe Qualität auf sinnvollen Achsen
- Individuelle Wahlmöglichkeit der Route durch Anschlussmöglichkeiten an andere Achsen
- Planung und Umsetzung im Radvorrangrouten (RVR)-Standard
- Intuitive Führung an Knotenpunkten
- Qualitativ einheitlicher Standard in Belag, Ausstattung und Gestaltung
- „All Ages and Abilities“-Infrastruktur

Der Weiterentwicklung stehen folgende Ziele voran:

- Schaffung eines deutlichen Mehrwertes für den Radverkehr (Binnen- und Gesamtverkehr)
- Klare Priorisierung in Planung und Umsetzung
- Zusammenhängender roter Faden mit festgelegtem Ausbaustandard
- Effektiver Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen

Unter diesen Prämissen hat die Verwaltung ein Achsenkonzept für Radvorrangrouten erarbeitet, welches in Anlage 2 dargestellt ist. Diese Radvorrangrouten erstrecken sich auf einer Länge von circa 50 km zuzüglich der integrierten, bereits laufenden Projekte Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg, Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach sowie Metropolradweg über das gesamte Stadtgebiet. Das Plannetz Radverkehr 2030 des VEP wurde so an manchen Stellen durch Umliegungen angepasst, um den Grundlagen zu entsprechen und die Ziele gewährleisten zu können (siehe Anlage 3).

Im nächsten Schritt wurde das Achsenkonzept mit den Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt überlagert. Daraus wurde ersichtlich, dass 73 % aller Knotenpunktmaßnahmen, 83 % der Bevorrechtigungen nach Erlanger Standard und 50 % aller Streckenelemente entweder auch im Achsenkonzept abgebildet werden oder sich bereits in Planung befinden. Bei positivem Beschluss bedeutet das, dass diese Maßnahmen weiterhin geplant und umgesetzt werden. Die übrigen Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die zum einen nicht auf dem Achsenkonzept liegen und mit denen zum anderen noch nicht mit der Bearbeitung begonnen wurde, werden vorerst nicht bearbeitet. Allerdings verfallen diese Maßnahmen nicht. Dies wäre aus Gründen der Netzintegrität sowie der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Aber sie werden zu dem Achsenkonzept als oberste Netzkategorie nachrangig geführt.

Zur optimalen Planbarkeit vorhandener Ressourcen hat die Verwaltung eine Priorisierung der Bearbeitung des Achsenkonzeptes vorgenommen. Die Prioritäten wurden anhand folgender Kategorien verteilt:

- Mehrwertprojekte: Projekte mit hohem Planungs- und Abstimmungsaufwand, aber mit einer deutlichen und spürbaren Verbesserung für den Radverkehr (Sicherheit und Flüssigkeit) sowie dem Potential der Verkehrsverlagerung
- Markierungsprojekte: Markierungslösungen als baulich vergleichsweise schnelle und günstige Maßnahmen, Verbesserung der Netzqualität und -sichtbarkeit, zeitnahe Erfahrbarkeit der Radvorrangrouten auf relevanten Abschnitten

- Schlüsselstellenprojekte: Mittlere Bestandsmaßnahmen; dienen maßgeblich der Verbesserung der Netzanbindung sowie der Verkehrssicherheit, es handelt sich um Schlüsselstellen im Netz, die aber keine Engpässe darstellen und daher keiner vordringlichen Bearbeitung bedürfen
- Feinschliffprojekte: Einfache Bestandsmaßnahmen; sind nachrangig, da kein gehobener Mehrwert für den Radverkehr erwartet wird, sondern eher Optimierung der vorhandenen Infrastruktur bzw. finale Erfüllung des RVR-Standards darstellt
- Wegbereiter: Kein Handlungsbedarf, da RVR-Standard bereits erfüllt

Die Kategorien Mehrwert- und Markierungsprojekte entsprechen der Priorität 1, die Schlüsselstellenprojekte der Priorität 2 und die Feinschliffprojekte der Priorität 3. Eine prozentuale Verteilung der Streckenlänge des gesamten Achsenkonzeptes auf die einzelnen Kategorien und damit auch auf die Prioritäten ist in der Anlage 4 dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Priorität 1 nicht bedeutet, dass die Maßnahmen auch als erstes erledigt sind, sondern, dass mit der Bearbeitung als erstes angefangen wird. Dadurch kann dem zeitlichen Durcheinander der Zeithorizonte aus dem Zukunftsplan Fahrradstadt zielführend begegnet werden.

Die Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die im Achsenkonzept fortgeführt werden, liegen zum Großteil auf Abschnitten der Priorität 1. Lediglich vier Maßnahmen befinden sich in der Priorität 3. Zwei Maßnahmen liegen an derzeit noch nicht exakt definierten Abschnitten. Die genaue Verteilung kann der Tabelle in Anlage 1 entnommen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird mit Beschluss der Vorlage in Bezug auf den Radverkehr vorrangig das Achsenkonzept planen und unter dem Vorbehalt vorhandener finanzieller Ressourcen in die Umsetzung bringen. Die Planung erfolgt in schlüssigen Einzelabschnitten, die dem UVPA zum Beschluss vorgelegt werden. Nötige Haushaltsmittel werden jeweils angemeldet. Abschnitte, die durch Dritte (Staatliche Bauverwaltung, ZV StUB) geplant werden bzw. Planungen derer tangieren (s. Anlage 5), werden aktiv von der Verwaltung begleitet sowie eine zeitnahe Umsetzung angeregt und unterstützt. Über mögliche Variantenverschiebungen auf Teilabschnitten, die sich aufgrund äußerer Zwangspunkte in der technischen Planung ergeben können, wird die Verwaltung bei Bedarf informieren.

Das nachrangige Netz, das im Plannetz Radverkehr 2030 als Städtische Haupttrouten bzw. Städtische Nebenrouten geführt wird, wird bei verfügbaren Ressourcen geplant. Ausnahmen ergeben sich, wenn zum einen beispielsweise Maßnahmen durch Dritte oder im Rahmen der Fahrbahndeckenerneuerung anstehen und zum anderen es sich um Unfallschwerpunkte handeln sollte oder gravierende Verkehrssicherheitsprobleme vorliegen. Des Weiteren führt die Verwaltung, wie mit Vorlage 613/236/2024 angekündigt, die Prioritätenliste „Kleine Maßnahmen Radverkehr“ fort. Es wird angestrebt, die dort vorgesehenen Maßnahmen bis 2030 umzusetzen (s. Anlage 6).

Dieses Umsetzungskonzept für Radverkehrsmaßnahmen ist in der Anlage 7 schematisch dargestellt. Dies optimiert die Planbarkeit von finanziellen und personellen Ressourcen und gibt Klarheit und Verlässlichkeit in der Priorisierung und Abarbeitung von Maßnahmen. Die Verwaltung wird regelmäßig über den Umsetzungsstand informieren.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ *ja, positiv*: Förderung des Radverkehrs als nachhaltige Mobilitätsform*
- ☒ *ja, negativ*: Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
- ☐ *nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☒ *ja*: Eine alternative Handlungsoption wäre, den Bestand zu belassen, wie er ist, allerdings*
- ☒ *nein*: Auch der Bestand muss zu einem bestimmten Zeitpunkt saniert werden, wodurch ohnehin bauliche Tätigkeiten vorgenommen werden. Zudem ist die Optimierung der Infrastruktur für den Radverkehr ein Pullfaktor, der eine Verlagerungswirkung auf nachhaltige Mobilitätsformen bewirkt.*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
- ☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☒ sind nicht vorhanden, benötigte Mittel für die Umsetzung werden zum jeweiligen Zeitpunkt beantragt.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herr Dr. Richter wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Das Beiratsmitglied Herr Helgert bittet darum, den im Juni kurzfristig abgesagten Termin zum Zukunftsplan Fahrradstadt mit dem ADFC und dem Radentscheid nachzuholen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Das Beiratsmitglied Herr Dr. Hartmann fragt nach dem Sachstand zum beim Ortstermin mit dem Stadtteilbeirat Süd vereinbarten Abflachen der Bordsteinkanten rund um das Unisportzentrum. Außerdem regt er an, von den bisher nicht durchgeführten Maßnahmen prioritär die Verbesserungen an den Querungen umzusetzen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Ein weiterer Punkt ist der linksseitige Radweg in Tennenlohe, wo eine Benutzungspflicht nicht gesetzeskonform wäre, hier interessiert ihn der Zeithorizont. Zusätzlich möchte er wissen, wieso dieser Punkt nicht in der Prioritätenliste unter „kleine Maßnahmen“ aufgeführt wurde. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herr Dr. Richter wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Das Beiratsmitglied Herr Helgert bittet darum, den im Juni kurzfristig abgesagten Termin zum Zukunftsplan Fahrradstadt mit dem ADFC und dem Radentscheid nachzuholen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Das Beiratsmitglied Herr Dr. Hartmann fragt nach dem Sachstand zum beim Ortstermin mit dem Stadtteilbeirat Süd vereinbarten Abflachen der Bordsteinkanten rund um das Unisportzentrum. Außerdem regt er an, von den bisher nicht durchgeführten Maßnahmen prioritär die Verbesserungen an den Querungen umzusetzen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Ein weiterer Punkt ist der linksseitige Radweg in Tennenlohe, wo eine Benutzungspflicht nicht gesetzeskonform wäre, hier interessiert ihn der Zeithorizont. Zusätzlich möchte er wissen, wieso dieser Punkt nicht in der Prioritätenliste unter „kleine Maßnahmen“ aufgeführt wurde. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu

Abstimmung:

verwiesen

TOP 15

613/306/2024

Ausbau der Mobilpunkte & Carsharing

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Um das stationsgebundene Carsharing und zugleich eine multimodale Verkehrsmittelwahl zu fördern, werden im Stadtgebiet Erlangen Mobilitätsstationen nach dem Bremer Vorbild der Mobilpunkte im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Ein Mobilpunkt zeichnet sich durch mindestens einen Carsharing-Platz und Zusatzangeboten aus, wie beispielsweise dem Anschluss an den ÖPNV, Fahrradbügel, E-Scooter oder Leihradangebote. Derzeit stehen an vier Standorten acht Carsharing-Fahrzeuge (Bismarckstraße, Langemarckplatz, Bahnhof Großparkplatz, Mozartstraße) zur Verfügung. Weitere Standorte (Karlsbader Straße, Bahnhof Bruck, Strümpellstraße, Doris-Ruppenstein-Straße, Flurstraße/Eltersdorf) sind zwar baulich umgesetzt, aber noch ohne Carsharing-Fahrzeuge ausgestattet. Die Planungen der weiteren Mobilpunkte (Naturbadstraße, Kosbacher Damm, Lachnerstraße, Rennesstraße, Odenwaldallee) liegen vor, die Umsetzung wurde zurückgestellt, bis ein Carsharing-Betreiber gefunden wurde. Der Standort Haagstraße (vormals Essenbacherstraße – Verschiebung aufgrund der Bergkirchweih) wird im Zuge des Umbaus zur barrierefreien Haltestelle berücksichtigt.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren zur Identifikation eines geeigneten Carsharing-Anbieters, dem eine Sondernutzungserlaubnis mit einer Laufzeit von längstens acht Jahren erteilt werden kann und der das Angebot auf eigene Kosten zur Verfügung stellt.

Die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass das stationsgebundene Carsharing zur Reduzierung des Pkw-Besitzes und damit zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums beiträgt. Ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu 20 private Fahrzeuge ersetzen, in Nürnberg sind es derzeit etwa dreizehn. Auch in Erlangen wird das Potenzial gesehen, durch den Ausbau von stationsgebundenem Carsharing zu einer Reduzierung des privaten Pkw-Besitzes beizutragen. Das klassische (stationsgebundene) Carsharing-System, bei dem Fahrzeuge an einem festen Platz stehen, dort ausgeliehen und am selben Stellplatz wieder abgestellt werden, führt zu einer Reduzierung der Anzahl privater Pkw sowie der Pkw-Nutzung insgesamt. Bei Free-Floating Systemen ist dieser Effekt deutlich geringer. Besonders in dicht bebauten Gebieten, in denen ein hoher Parkdruck herrscht, kann Carsharing eine Alternative darstellen. Der Bundesverband Carsharing weist auf eine deutliche Verkehrsentslastung hin. Carsharing-Nutzende sehen häufig keinen Bedarf mehr für ein eigenes Auto und schaffen es ab, sodass bis zu 80% der Haushalte autofrei sind. Dabei muss neben der Abschaffung eines privaten Autos auch die vermiedenen Pkw-Neuanschaffungen betrachtet werden, vor allem von Zweit- und Drittwagen. Da auch in der Fahrradstadt Erlangen die Motorisierung, d.h. zugelassene Pkw / 1.000 Einwohner zunimmt, ist dieser Effekt besonders relevant. Zudem wird das gesamte Mobilitätsverhalten durch eine Neuverteilung der Wege angepasst. Bis zu 30% nutzen häufiger den ÖPNV und bis zu 20% fahren häufiger mit dem Rad.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Um Carsharing-Fahrzeuge an den Mobilpunkten bereit zustellen wurde das notwendige Auswahlverfahren durchgeführt, allerdings wurde im Teilnahmeverfahren kein Antrag eingereicht, sodass kein Anbieter gefunden und der ursprüngliche Zeitplan nicht eingehalten werden konnte. Nach Rücksprache mit verschiedenen Carsharing-Betreibern wurden die Gründe identifiziert, die dazu geführt haben, dass die Anbieter nicht am Auswahlverfahren teilgenommen haben.

Ein sich wiederholendes Hauptargument lautet, dass sich die Standorte an den Mobilpunkten in einer für den Betreiber wirtschaftlich zu unattraktiven Lage befinden. Für einen wirtschaftlicheren Betrieb wünschen sich die Anbieter bei einer Verteilung der Standorte etwa ein Verhältnis von 6-2-1 (A-B-C-Lage).

Die Einordnung der Attraktivität der Lage der Standorte ist folgendermaßen einzuschätzen:

A-Lage	Viele Anwohnende, hoher Parkdruck, hohe Kosten für Unterbringung privater Kfz (insb. Innenstadtbereich)
B-Lage	mit dem Fahrrad auch aus der Innenstadt schnell erreichbar
C-Lage	mit dem Fahrrad aus Innenstadt nur bedingt erreichbar, aber mit S-Bahn oder Bus; weit außerhalb, Carsharing noch nicht implementiert

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Um einen geeigneten Carsharing-Anbieter zu finden und das Angebot im Stadtgebiet weiter auszubauen, wie sowohl im VEP (613/062/2020) als auch im Klimaaufbruch (31/163/2022) festgehalten, muss eine attraktive, für den Anbieter wirtschaftliche Standortauswahl gegeben sein.

Aus diesem Grund ist vorgesehen weitere lukrative Carsharing-Standorte auszuweisen (vgl. Anlage 1 - Pläne der Carsharing-Standorte). Perspektivisch kann der Ausbau zu Mobilpunkten geprüft werden. Alle Standorte werden gebündelt ausgeschrieben, sodass auch die unattraktiveren Lagen ein Carsharing-Angebot aufweisen, welches im gesamten Stadtgebiet vernetzt ist. Da die Carsharing-Betreiber auf unterschiedlichen Carsharing-Buchungsplattformen ihr Angebot veröffentlichen, wird davon abgesehen die Standorte in Lose aufzuteilen, um die Nutzerfreundlichkeit flächendeckend zu gewährleisten. Die bisherige Quernutzung verschiedener Anbieter auf derselben Plattform ist somit nicht mehr möglich. Nach der erfolgreichen Ausschreibung erfolgt die Umsetzung der Standorte sukzessiv. Da für die Carsharing-Betreiber die Beschaffung der Fahrzeuge mit teils längeren Lieferzeiten verbunden ist, wird eine umfassende Abstimmung intern und mit dem Betreiber angestrebt, um den Leerstand der Carsharing-Standorte möglichst kurz zu halten. Die baulich bereits umgesetzten Mobilpunkte werden bei der Besetzung priorisiert behandelt. Die Umsetzung aller weiteren Standorte erfolgt in Abstimmung mit dem Carsharing-Betreiber der den Zuschlag erhält, in einem definierten Zeitraum von fünf Jahren.

Nach der oben genannten Kategorisierung ergibt sich für die geplanten Mobilpunkte und Carsharing-Standorte (vgl. Anlage 2 - Standortübersicht Carsharing und Mobilpunkte) das Verhältnis von 16 – 9 – 6, wobei an einem Teil der Standorte bereits Carsharing zur Verfügung steht (grau hinterlegt), sodass bei der Ausschreibung ein Verhältnis von 13 – 8 – 6 enthalten sein wird. Da die Standorte unterschiedlich viele Carsharing-Plätze aufweisen, wird bei der Gesamtbetrachtung aller Carsharing-Plätze ein Verhältnis von 32 – 17 – 9 (4 – 2 – 1) erreicht. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht der Standorte (Die mit Stern gekennzeichneten Standorte befinden sich noch in Detailabstimmungen):

Standort	Kategorie
Bismarckstraße	A
Großparkplatz Hauptbahnhof	A
Langemarckplatz	A
Haagstraße	A
Bohlenplatz	A
Südliche Stadtmauer/Fahrstraße	A
Fuchsgarten	A
Güterbahnhofstraße	A
Stubenlohstraße	A
Südliche Stadtmauerstraße	A
Theaterplatz	A

Standort	Kategorie
Mozartstraße	B
Brucker Bahnhof	B
Doris-Ruppenstein-Straße	B
Karlsbaderstraße	B
Strümpellstraße	B
Am Rötelheim	B
Saalestraße	B
Michael-Vogel Straße*	B
Von-der-Tann-Straße	B
Flurstraße	C
Kosbacher Damm	C

Zollhausplatz	A	Lachnerstraße	C
Lorlebergplatz	A	Naturbadstraße	C
Max-Busch-Straße*	A	Odenwaldallee	C
Nürnberger Straße*	A	Rennestraße	C
Ohmplatz*	A		

Mit erfolgreichem Beschluss wird die Verwaltung die Mobilpunkte und Carsharing-Standorte im Stadtgebiet einrichten, sofern die benötigten Finanzmittel zur Bereitstellung der Flächen zur Verfügung stehen (die Kosten sind durch die Sondernutzungsgebühren gedeckt, siehe unten), und ein Auswahlverfahren zur Vergabe der vorgesehenen Carsharing-Stellplätze an einen geeigneten Betreiber durchführen. Sofern das bestehende Angebot gut angenommen wird, können die Carsharing-Standorte zu Mobilpunkten ausgebaut werden. Die Ausweisung zusätzlicher Standorte in allen Stadtteilen wird weiter geprüft. Es wird das Ziel verfolgt, ein dichtes Netz an Mobilpunkten zu schaffen, wodurch in jedem Stadtteil in einer fußläufigen Entfernung Carsharing-Fahrzeuge ausgeliehen werden können.

Die Kosten zur Herstellung eines Carsharing-Platzes für die Beschilderung und Markierung belaufen sich auf ca. 500,00 €. Diese sind durch die Sondernutzungsgebühren gedeckt, die in zwei Zonen aufteilt sind (vgl. Anlage 3):

	Stellplatz/Monat	Stellplatz/Jahr	Stellplatz / 2 Jahre
Sondernutzung Zone 1	40,00 €	480,00 €	960,00 €
Sondernutzung Zone 2	30,00 €	360,00 €	720,00 €

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:	€ 20.500	bei Sachkonto: 522102
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
- ☒ sind vorhanden im Budget von Amt 66 auf Sachkonto 522102



sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtin Frau Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch der Stadträtin Frau Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen. Hierüber besteht Einvernehmen

Abstimmung:

verwiesen

TOP 15.1

613/310/2024

Radschnellverbindungen Erlangen, hier: Finanzierung der weiteren Planungsstufen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die Radschnellverbindungen (RSV) von Erlangen nach Nürnberg sowie nach Herzogenaurach wurden Mittel zur Leistungserbringung der Stufe 1 (HOAI-Leistungsphase 1 und 2) im Haushalt vorgesehen. Die Stufe 1 wird für beide Trassen voraussichtlich bis Ende Q1 2025 abgeschlossen sein. Für die Beauftragung der Stufe 2 (HOAI-Leistungsphase 3) sind keine ausreichenden Mittel für beide RSVs im Haushaltsplan ab 2025 vorhanden.

Benötigt werden für die Stufe 2 sowie für zusätzliche Gutachten (u. a. Sicherheitsaudit, Kampfmittelvorerkundung, Verkehrsuntersuchungen) folgende Haushaltsmittel:

- RSV nach Nürnberg: 390.000,- € in 2025 (Mittelbedarf nach 2025 gemäß Anlage 1 für die HOAI-Leistungsphasen 4-5)
- RSV nach Herzogenaurach: 1.115.000,- € in 2026 (Mittelbedarf nach 2026 gemäß Anlage 1 für die HOAI-Leistungsphasen 4-5; Hinweis: Ansatz 2025 aus VE)

Ohne eine ausreichende Deckung können die Planungen nicht weitergeführt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Trasse nach Nürnberg ist zu priorisieren, da ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren mit der StUB angestrebt wird. Um die Finanzierung der 2. Stufe in 2025 zu sichern, schlägt die Verwaltung vor, die Planungen der RSV nach Herzogenaurach um ein Jahr aufzuschieben und die bis 2025 für beide Trassen eingestellten Investitionsmittel in Gänze zusammenzuziehen, um die Finanzierung der Planung der RSV nach Nürnberg zu gewährleisten.

Für die Planung der RSV Erlangen-Herzogenaurach (HOAI-Leistungsphasen 1-5) ist eine Zuwendung von 75 % der förderfähigen Kosten über das Bundesförderprogramm „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030“ bewilligt. Der Bewilligungszeitraum endet am 31.12.2030. Bei Verzögerung des Beginns der Leistungsphase 3 bis zum 1.1.2026 ergäbe der Zeitplan eine Fertigstellung bis im ersten Halbjahr 2030, wobei vorausgesetzt wird, dass sich das abschnittsweise geplante Planfeststellungsverfahren nicht zusätzlich verzögert (siehe Anlage 2). Eine erneute Verschiebung der Beauftragung für die Leistungsphase 3 im kommenden Jahr würde somit die Förderung wenigstens anteilig gefährden.

Ein zusätzliches zeitliches und finanzielles Risiko bei weiterer Verzögerung ist eine gegebenenfalls nötige Aktualisierung der bereits laufenden und voraussichtlich im kommenden Frühjahr abgeschlossenen umweltfachlichen Untersuchungen. Dies liegt an ihrer Gültigkeitsfrist von fünf Jahren für die Planfeststellung.

Eine Planungsverzögerung in diesem Projekt kann zudem entsprechende Verzögerungen in davon abhängigen Projekten nach sich ziehen. Vorrangig beispielhaft zu nennen ist hier die Umgestaltung der Michael-Vogel-Straße entsprechend des Leitfadens Fahrradstraßen (detaillierte Beschlusshistorie siehe auch BV 613/172/2022), die aufgrund der nötigen Anpassungen der Fahrradstraße an den RSV-Standard als Teil dieses Projektes verfolgt werden sollte.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung hat in der Anlage 1 die erforderliche jährliche Verteilung der Investitionskosten von 2025 bis 2028 gemäß dem oben gemachten Vorschlag dargestellt. Die Verwaltung weist darauf hin, dass diese Verteilung für die zukünftigen Haushaltsanmeldungen de facto beachtet werden muss, um die Fortführung der Planungen zu gewährleisten und Risiken des Fördermittelverlusts sowie zusätzliche Mehrkosten effektiv auszuschließen.

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.: 541.862, 541.864
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:

Dieser Tagesordnungspunkt lag als Tischaufgabe auf.

Der Vorsitzende Herr Volleth schlägt eine Änderung am Antragstext vor, diese wird einstimmig angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Verwaltungsvorschlag zur Finanzierung der weiteren Planungsstufen der Radschnellverbindungen wird ~~beschlossen~~ **zur Kenntnis genommen**.

~~Die Verwaltung wird beauftragt, den Finanzbedarf wie in der Anlage 1 dargestellt in die Haushaltsberatungen einzubringen.~~

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Dieser Tagesordnungspunkt lag als Tischaufgabe auf.

Der Vorsitzende Herr Volleth schlägt eine Änderung am Antragstext vor, diese wird einstimmig angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Verwaltungsvorschlag zur Finanzierung der weiteren Planungsstufen der Radschnellverbindungen wird ~~beschlossen~~ **zur Kenntnis genommen**.

~~Die Verwaltung wird beauftragt, den Finanzbedarf wie in der Anlage 1 dargestellt in die Haushaltsberatungen einzubringen.~~

Abstimmung:

angenommen mit Änderungen

mit 8 gegen 0

TOP 16

Anfragen

Sitzungsende

am 08.10.2024, 18:00 Uhr

Der Vorsitzende:

.....

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: