

Niederschrift

(UVPA/004/2025)

über die 4. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 13.05.2025, 16:00 - 20:15 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 - 16:35 Uhr

- . Werkausschuss EB77:
- 9. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
 - 9.1. Winterdienstbericht 2024/2025 772/031/2025
- 10. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
- 11. Mitteilungen zur Kenntnis
 - 11.1. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/274/2025
 - 11.2. Sachstandsbericht E-Scooter 613/327/2025
 - 11.3. Neubürgermarketing: Zwischenbericht 613/328/2025
Die Anlage 2 steht digital zur Verfügung und kann im Ratsinfo eingesehen werden.
 - 11.4. Parkverbotszone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih 2025 613/329/2025
 - 11.5. Ergebnis aktueller Verkehrszählungen der Straßenachse Neue Straße 613/332/2025

- 11.6. Kostenloser Innenstadtbereich für den ÖPNV, hier:
Zwischenergebnisse der Evaluation 613/333/2025
- 11.7. Umbau der Kreuzung St 2242/ER 5 südlich von Eltersdorf 613/334/2025
- 11.8. Ergebnisse der Energie- und CO2-Bilanzen der Jahre 2021 und 2022 31/282/2025
Die Anlagen stehen digital zur Verfügung und können im Ratsinfo eingesehen werden.
- 11.9. Konkretisierung der Fahrplan Klima-Aufbruch Maßnahme: (S1a)
"Klimaneutrale Verwaltung" 31/288/2025
- 11.10. Ausdehnung Klimahaushalt - Verzahnung mit Maßnahme
Klimaneutrale Verwaltung 31/289/2025
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
12. Studie „Innenstadtmobilität und -Attraktivität“ 13-4/011/2025
Ca. 16:30 Uhr, Vortrag durch Frau Dr. Vicari
13. Änderung der Gebührensatzung zur Satzung über die
Hausnummerierung in der Stadt Erlangen 30/107/2025
14. Quote und Schwellenwerte für den geförderten Wohnungsbau
(Fraktionsantrag Nr. 096/2022 SPD Fraktion sowie Antrag Nr.
047/2024 und hilfswaiser Antrag Nr. 168/2024 Erlanger Linke) 611/224/2025
15. Städtebauliche Einbindung Hochwasserschutz Schwabach;
Platzgestaltung Haagstraße 611/225/2025
16. Radwegführung am Schloßplatz im Zuge der Schlosssanierung,
Antrag Nr. 90/2024 der Grünen Liste und Antrag Nr. 179/2024 des
Stadtteilbeirates Innenstadt 614/091/2024
17. "Grünpfel für den Radverkehr", Antrag Nr. 172/2024 der Grünen
Liste Stadtratsfraktion 614/093/2025
18. Ausweitung/ Einrichtung Tempo 30 in der Komotauer Straße, Antrag
Nr. 175/2024 des Stadtteilbeirates Süd 614/095/2025
19. Umsetzung des Energienutzungsplans mit Schwerpunkt kommunaler
Wärmeplan (ENP) 31/275/2025
Ca. 17:00 Uhr Vortrag von Herrn Beck, greenventory GmbH
20. Zweiter Statusbericht Klima-Aufbruch und weiteres Vorgehen 31/286/2025

Die Anlagen stehen digital zur Verfügung und können im Ratsinfo eingesehen werden.

Vortrag von Frau Bock, Referat VII, im Anschluss an den Vortrag von Herrn Beck.

21. Anfragen

TOP	
Werkausschuss EB77:	
TOP 9	
Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77	
TOP 9.1	772/031/2025
Winterdienstbericht 2024/2025	

Die Verkehrssicherungspflicht ist ganzjährige Pflichtaufgabe der Stadt Erlangen und schließt die Wintersicherung öffentlicher Flächen ein. Zur Erfüllung des kommunalen Winterdienstes stellen die Verantwortlichen des EB 77 eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus Gesetz und Rechtsprechung ergibt, bereit.

Die Mitarbeiter*innen des Winterdienstes tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung. Der Winterdienst wird nach den Richtlinien des differenzierten Winterdienstes durchgeführt und unter den Gesichtspunkten Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Bürgerfreundlichkeit fortlaufend optimiert.

Der EB 77 entscheidet über den Einsatz des geeignetsten Streumittels nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Auftausalz auf den Fahrbahnen wird geachtet und nach dem Motto „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ gehandelt.

Zur besseren Übersicht hat EB 77 die Zahlen und Fakten zum Winterdienst in Tabellenform zusammengestellt.

1. Organisation

Aufgabe	Winterdienst als Teilaufgabe der Verkehrssicherungspflicht gemäß Bayer. Straßen- und Wegegesetz und geltender Rechtsprechung
Verantwortung	Stadt Erlangen
Organisation / Leitung	EB77
Planung	EB77 unter Einbeziehung von: Polizei, Rettungsdiensten, Verkehrsbetrieben, ADFC, AG Radverkehr
Durchführung	EB77 unter Einbeziehung von: Amt 66, EBE, Amt 34 Bereitstellung von Personal und Fahrzeugen und Geräten

2. Kommunikation

Homepage der Stadt Erlangen	Winterdienstpläne der gesicherten Radwegeachsen und Fahrbahnen, Winterliche Sicherungspflichten
Presse	Berichterstattung zur Vorbereitung des Winterdienstes, winterliche Sicherungspflichten

3. Leistungsumfang

Priorität 1

Wintersicherung nach Prioritäten 1 - 3

Sicherungsflächen mit hoher Verkehrsbedeutung:
273 laufende Fahrbahnkilometer, 9 Streustrecken,
(entsprechen 177 einfache Fahrbahnkilometer inkl.
Fahrradstraßen)

209 km Rad- und Gehwege

423 Bushaltestellen

143 Ampelanlagen

247 Fußgängerüberwege und Kreuzungen

39 Treppenanlagen

26 Park- und öffentliche Plätze

Priorität 2

Sicherungsflächen mit geringerer Verkehrsbedeutung:
Steigungen, Gefällstrecken, Straßen zu Schulen,
Kindertagesstätten, Altenheimen, Industriegebiete

Priorität 3

Neben- und Anliegerstraßen im Stadtgebiet

Winterdienstesätze

Angaben: 2024/2025 (2023/2024)

an 49 (34) Tagen,
erster Einsatz am 05.11.2024; letzter 03.03.2025

Fahrbahnen

23 (24) Voll- und 22 (24) Teileinsätze

Geh-/Radwege, Bushaltestellen...

10 (8) Voll- und 30 (21) Teileinsätze

4. Personal- und Materialaufwand

Rufbereitschaft

01.11.2024 – 31.03.2025

Personaleinsatz

178 Mitarbeiter/innen (inkl. aller zeitweise im
Winterdienst tätigen Personen)

Einsatzstunden

10.305 Stunden (10.285 Stunden)
inkl. aller Vor- und Nacharbeiten

Fahrzeuge

14 große Räum- und Streufahrzeuge
(13 mit Feuchtsalz davon 3 Kombinationstreuer zum

Sole sprühen)

61 Transporter und Kleintraktoren
(21 mit Schleuderbesen ausrüstbar)

Streumittelverbrauch	Angaben: 2024/2025 (2023/2024)	
Steinsalz	800t (828) t	10 Jahres Durchschnitt: 845 t
Granulat	457m ³ (538) m ³	10 Jahres Durchschnitt: 447 m ³

5. Kosten

Gesamtkosten	3.247 T€; davon 1.998 T€ Fixkosten
davon Personalkosten	1.765 T€;
davon Sach-/Gemeinkosten	1.482 T€;

6. Witterung

2024/25 gab es einen schneearmen durchschnittlichen Winter, der durch die Hauptthemen häufiger Nachfröste und Eisregen, überfrierende Nässe und Reifglätte, tagsüber Plusgrade und Regenfällen gekennzeichnet war. Immer wieder gab es blockweise Winterschübe mit überfrierender Nässe und intensiver Reifglätte, aber auch punktueller Glätte, Glättebildung in den Morgenstunden.
Schneefall am 05.01.2025 mit Schneehöhe bis 5 cm, häufig Eisregen.

Trotz milder Temperaturen am Tag, aber Nachfrösten und häufigem Eisregen waren aufwändige Kontrollen und sehr häufige Winterdienstanordnungen nach neuer Dienstvereinbarung Winterdienst notwendig.

Die neue Dienstvereinbarung vom 01.11.2023 beinhaltet, in Umsetzung der Prüfungsfeststellung des BKPV, erforderliche Änderungen bezüglich der Bezahlung nach § 8 Abs. 3 TVöD, sowie Anpassungen der Anordnungszeiten.

Erneut konnte festgestellt werden, dass der Einsatz von Gemisch auf Radwegen, für deutlich besseren Zustand der Wege und für deutlich bessere Befahrbarkeit sorgt.

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

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Wening bemängelt, dass die Streubreite häufig nicht an die Breite der Radwege angepasst wird. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 10

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 11

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 11.1

VI/274/2025

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

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:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

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 11.2

613/327/2025

Sachstandsbericht E-Scooter

Seit 2019 ist die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft getreten. Seitdem gab es keine abschließende Klärung der rechtlichen Einordnung des E-Scooter-Sharing als Gemeingebrauch oder Sondernutzung (vgl. 613/178/2022). Zur Verbesserung der Situation im öffentlichen Raum sowie zur Prüfung der Einhaltung der vereinbarten Regelungen des Kooperationsvertrags hat die Stadt Erlangen über die Mobilitätsdatenplattform Vianova (de.vianova.io) eine digitale Kontroll- und Verwaltungslösung (vgl. 613/230/2023) getestet, die aufgrund der Haushaltslage nicht verlängert wurde. Die Anzahl der Beschwerden hat seitdem wieder zugenommen.

Die Plattform ermöglicht eine Analyse der zeitlich gestaffelten Start- und Zielpunkte der Ausleihvorgänge von E-Scootern. Zur Gewährleistung des Datenschutzes greift die Plattform Vianova auf die K-Anonymisierung zurück. Hierbei handelt es sich um eine Datenschutztechnik, mit der die Privatsphäre gewahrt wird und gleichzeitig nützliche Informationen gewonnen werden können.

Das Ziel der Plattformnutzung war es, für den öffentlichen Raum eine höhere Aufenthaltsqualität zu gewährleisten, indem geprüft werden konnte, inwiefern sich die Anbieter des E-Scooter-Sharing an die Inhalte des Kooperationsvertrages halten. Ohne eine derartige Datengrundlage ist es nicht möglich, geeignete Maßnahmen zu identifizieren. Da bereits verschiedene Städte das Dashboard von Vianova als digitale Kontrolllösung nutzen, hatte auch die Stadt Erlangen dieses im Juli 2023 eingeführt. Über die Datenplattform Cityscope werden die von Anbietern zur Verfügung gestellten Daten dargestellt, um Informationen zur Nutzung und Einhaltung der Regelungen zu erlangen. Die Analyse der Daten bietet Einblicke und lässt Schlussfolgerungen auf das Nutzungsverhalten zu, die nachfolgend vorgestellt werden.

Die Analysen der Daten bezieht sich auf die vier im Stadtgebiet aktiven Anbieter Voi, Dott (ehem. Tier), Bolt und Superpedestrian (Link). Aufgrund der Geschäftsgeheimnisse können die Daten nicht anbieterspezifisch aufgeschlüsselt werden.

Die Heatmap (vgl. Anlage 1, Abb. 1) zeigt, dass die Fahrzeuge über das gesamte Stadtgebiet verteilt stehen, aber insbesondere am Erlanger Bahnhof (1) ein Schwerpunkt liegt. Bei Betrachtung

der Teilgebiete lassen sich verschiedene Bereiche erkennen, die keinen einzelnen Punkt in der Heatmap, aber im Vergleich zum Stadtgebiet mehr Fahrzeuge aufweisen. Im Nordosten (2) liegt der Schwerpunkt am Stadtrand, der Stadtteil Frauenaurach (3) liegt ebenfalls am Rand der Betriebsgebiete der Anbieter, die den Stadtteil nicht vollständig umfassen. In Eltersdorf (4) verteilen sich die Fahrzeuge über den gesamten Stadtteil. In Tennenlohe (5) liegt der Schwerpunkt im Industriegebiet.

Bei Betrachtung der Start- und Endpunkte der Fahrten zeigt sich, dass sich die Fahrten auf das Zentrum konzentrieren. Insbesondere bei den Ursprüngen lassen sich die S-Bahnhöfe im Erlanger Stadtgebiet erkennen (vgl. Anlage 1, Abb. 2). Bei den Zielen der Fahrten lassen sich an der Karte Standorte größerer Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Nahversorgungszentren und eine hohe Dichte der Wohnbebauung erkennen.

Beim Erlanger Bahnhof sind die auf der West- und Ostseite baulich eingerichteten Parkzonen deutlich zu erkennen. Am südlichen Punkt befinden sich Radabstellanlagen mit einem direkten Zugang zum Gleis 4 des Bahnhofs. Bisher gibt es dort keine ausgewiesene Parkzone (vgl. Anlage 1, Abb. 3).

Die Gesamtanzahl der Fahrten im Zeitraum vom 1. Mai bis 31. August 2024 liegt bei knapp 180.000 Fahrten, dies entspricht etwa 1.500 Fahrten pro Tag. Samstags liegt der Durchschnitt der Fahrten bei knapp 1.400 Fahrten, sonntags bei 1.200 Fahrten. An Wochentagen liegt der Schnitt bei knapp 1.600 Fahrten pro Tag. Bei Betrachtung der Gesamtanzahl der Fahrten lassen sich die Wochenenden, insbesondere Sonntage, durch deutlich weniger Fahrten erkennen (vgl. Anlage 1, Abb. 4). Im Vergleich zu anderen Städten ist die Nachfrage in Erlangen unter Bezug auf eine Einwohnerzahl laut Aussage der Anbieter überdurchschnittlich hoch, d.h. E-Scooter haben sich auch in der Fahrradstadt Erlangen als Sharing-System etabliert.

Die Verfügbarkeit von min. 80 % der ausgebrachten Fahrzeuge wird von den Anbietern weitestgehend eingehalten und liegt im Schnitt bei 88 % der Fahrzeuge, bei denen bspw. nach einer Fahrt die Batterie nicht mehr ausreichend Kapazität aufweist oder einer Routinewartung unterzogen werden muss, fallen in die Kategorie nicht verfügbar (vgl. Anlage 1, Abb. 5).

Im Kooperationsvertrag wurde eine Maximalanzahl für die zulässigen Fahrzeuge im Stadtgebiet festgelegt, die sich wiederum auf drei Teilbereiche beziehen. Im Gebiet Zentrum & Bruck liegt diese bei max. 450 Fahrzeugen (vgl. Anlage 1, Abb. 6), in Alterlangen/Büchenbach/Burgberg bei 300 Fahrzeugen (vgl. Anlage 1, Abb. 7) und in Eltersdorf/Tennenlohe/Frauenaurach bei 225 (vgl. Anlage 1, Abb. 8). Insgesamt zeigt sich in Abb. 9 (vgl. Anlage 1), dass die Anzahl der Fahrzeuge unter der zulässigen Höchstanzahl von 975 liegt. Teilweise wird die Verteilung auf die drei Teilbereiche nicht eingehalten. Nach einem Hinweis seitens der Verwaltung an den dafür verantwortlichen Anbieter wurde die Vorgabe wieder berücksichtigt.

In Abb. 10 (vgl. Anlage 1) wird die Fahrzeugauslastung dargestellt. Durchschnittlich beträgt diese täglich knapp 2 Fahrten pro Fahrzeug, an Wochentagen etwas über 2 und an Wochenenden etwa 1,7. Es zeigt sich, dass sich die Nutzung zwischen Werktagen und Wochenende unterscheidet (Feiertage wurden nicht berücksichtigt).

Um noch ein spezifischeres Bild der Nutzung zu erhalten, wurde die tägliche Nutzung genauer betrachtet, dazu wurden mehrere Tage herausgegriffen. An Samstagen verteilt sich die Nutzung über den Tag vor allem auf die Nachmittags- und Abendstunden (vgl. Anlage 1, Abb. 11). Exemplarisch wurden drei Wochentage herausgegriffen, dabei zeigt sich im Vergleich eine deutliche Verschiebung, in der Nutzung lassen sich die Pendelzeiten erkennen (vgl. Anlage 1, Abb. 12).

Um insbesondere die Wege von und zu S-Bahnhöfen besser einschätzen zu können, wurden anhand von Teilbezirken (vgl. Anlage 1, Abb. 13) die Start- und Zielpunkte genauer betrachtet. In den Abbildungen 14 und 15 sind die Hauptrelationen von und zur S-Bahnstation Paul-Gossen-Straße sowie dem Erlanger Bahnhof dargestellt.

Die Daten lassen verschiedene Rückschlüsse zu. Da sich die Nutzung über das gesamte Stadtgebiet verteilt, die Nutzung an Wochenenden weniger ausgeprägt ist als werktags und unter der Woche die typischen Spitzenstunden ablesbar sind, kann von einer überwiegenden Nutzung für Berufs- und Ausbildungspendelwege ausgegangen werden. Dafür spricht ebenso, dass sich Standorte verschiedener Ausbildungsstätten und Betriebe in der Heatmap ablesen lassen. Auch die Nutzung für tägliche Besorgungen sind durch Schwerpunkte bei Nahversorgungszentren sowie die erste und letzte Meile zu Bahnhöfen anzunehmen. Um diese Annahmen zu belegen, wäre eine qualitative Erhebung notwendig, die derzeit nicht leistbar ist.

Insgesamt zeigt sich, dass E-Scooter in Erlangen gut genutzt werden und die Verwaltung bisher die Situation positiv bewertet. Daher wird weiterhin an der bisherigen Handhabung festgehalten. Der in Erlangen zwischen der Stadt und den Anbietern geschlossene Kooperationsvertrag berücksichtigt bereits Aspekte, die in verschiedenen Publikationen empfohlen werden, wie beispielsweise eine Flottenobergrenze inklusive der Aufteilung auf unterschiedliche Gebiete.

Bei Bedarf werden an einzelnen Stellen weitere Abstellverbotszonen ausgewiesen sowie Sammelstationen eingeführt (z.B. an Mobilitätsstationen). In Anlage 2 ist das aktuell zulässige Betriebsgebiet abgebildet. Den Anbietern der Sharing-Systeme steht es frei, weitere Abstellverbotszonen zu etablieren. Die Wiedereinführung eines Kontrollinstrumentes wie dem Dashboard wird nach Entspannung der Haushaltssituation geprüft, da dies den einzigen Kontrollmechanismus darstellt. Die Verwaltung wird die Entwicklungen bezüglich Elektrokleinstfahrzeuge weiter beobachten.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.3

613/328/2025

Neubürgermarketing: Zwischenbericht

Mit Beschlussvorlage 613/277/2019 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Mobilitätsmanagement für Neubürger*innen in Form einer Mobilitätsmappe in Verbindung mit einem Dialogmarketing einzuführen. Zusätzlich wurde mit der Beschlussvorlage 613/160/2022 die Einführung eines Schnuppertickets für Neubürger*innen im Rahmen dieses Projektes beauftragt.

Ziel ist, dass Neuzugezogene das gesamte Mobilitätsangebot kennenlernen und sich nicht aus Informationsmangel für den motorisierten Individualverkehr entscheiden. Neben Informationen werden Gutscheine ausgegeben, die auf bestimmte Angebote neugierig machen und die Hemmschwelle einer Erstnutzung senken sollen, sodass sich die Menschen für umweltfreundliche Mobilitätsformen interessieren.

Die Zugezogenen sind nicht nur eine große Zielgruppe (Erlangen: 10.494 Zugezogene im Jahr 2024), sondern müssen durch den Umzug nach Erlangen auch ihre Mobilitätsabläufe umstellen. Wie Beispiele aus anderen Städten zeigen, kann insbesondere während dieser Phase einer persönlichen Veränderung durch gezielte Information und Beratung zum Mobilitätsangebot das individuelle Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflusst werden und die Neubürger*innen dazu motiviert werden, klimafreundlich unterwegs zu sein.

Die größte Empfängergruppe in Erlangen sind junge Erwachsene, hauptsächlich in Einpersonnen- und Paarhaushalten ohne Kinder sowie in Wohnheimen. Naheliegend ist, dass es sich zum großen Teil um Studierende handelt (vgl. Anlage 1). Diese Zielgruppe weist ein großes Potenzial für die Nutzung des Umweltverbunds auf. Im Zuge der Überarbeitung wurde die Broschüre v.a. an die Bedürfnisse dieser Zielgruppe angepasst - dies betrifft beispielsweise graphische und inhaltliche Anpassungen sowie die Integration von QR-Codes (vgl. Anlage 2). Zusätzlich wurde die Bestellung der Zusatzmaterialien angepasst. Statt wie bisher Einzelmaterialien zu bestellen, stehen zukünftig verschiedene Kategorien zu Themenfeldern (z.B. mit Kind unterwegs) zur Auswahl, um sich vertieft zu informieren. Dies zielt insbesondere darauf ab, weiteren Zielgruppen passende Zusatzinformationen zur Verfügung zu stellen, wie beispielsweise für Haushalte mit Kind oder ältere Personen.

Die beauftragte Agentur O.Phon hat in Zusammenarbeit mit der Verwaltung eine Mobilitätsmappe erstellt, die über die vielfältigen Möglichkeiten der Mobilität im Stadtgebiet informiert. Alle Berechtigten erhalten das Angebot automatisch. Mit Beschlussvorlage 613/284/2024 wurde eine erste Zusammenfassung für das Jahr 2023 gegeben. Für das Jahr 2024 liegen nun ebenfalls die Auswertungen vor. Zudem wurde ein Kurzfeedback abgefragt, das überwiegend positiv ausfällt. Details sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Mit der zweiten Auflage wurden 2024 6.895 Haushalte kontaktiert, mit ca. 16 % quotenneutralen Ausfällen (nicht zustellbar). Demnach haben 5.773 Haushalte das Informationspaket erhalten.

Vier Prozent der Haushalte haben weitere Informationen angefordert oder Schnupperangebote in Anspruch genommen. Der Anteil der Haushalte die sich zurückmelden ist relativ gering. Eine Ursache hierfür liegt in dem Umfang der im Erstkontakt zur Verfügung gestellten Informationen, die das Informationsbedürfnis umfassend abdecken. Trotzdem wurde sich für dieses Vorgehen entschieden, damit möglichst umfangreiche Informationen ohne zusätzliche Interaktionen zur Verfügung gestellt werden können, da dies für einige Personen eine Hemmschwelle darstellt. Erfahrungsberichte zeigen, dass sich einige Personen im Anschluss eigenständig weiter informieren.

Für die 93 berechtigten Personen, die ein ÖPNV Schnupperticket bestellt haben, wurden 186 Gutscheincodes ausgegeben (pro Person 2x 14Tage-Schnupperticket), davon wurden 70 Gutscheine eingelöst. Ob jeweils der zweite Gutschein nicht eingelöst wurde oder die Gutscheine überhaupt nicht beansprucht wurden, lässt sich nicht nachvollziehen. Personen, die bereits ein in Erlangen gültiges Abo abgeschlossen haben (z.B. Deutschlandticket), sind nicht schnupperberechtigt. Von der Agentur wurden mehr als 200 telefonische Beratungsgespräche zu Mobilitätsangeboten in Erlangen und über 60 Vertiefungsgespräche geführt.

Es wurden ca. 130 Carsharing-Schnupperangebote und knapp 160 E-Scooter-Sharing-Angebote ausgegeben.

Aufgrund der Haushaltssituation soll entsprechend des Stadtratsbeschlusses vom 27.03.2025 die externe Durchführung eingestellt werden und geprüft werden, inwiefern von der Verwaltung die Organisation des Neubürgermarketings ab 2026 selbst übernommen werden kann.

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

Protokollvermerk:

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

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.4

613/329/2025

Parkverbotszone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih 2025

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

Vom 05. Juni 2025 bis einschließlich 16. Juni 2025 gilt im Bereich der Innenstadt und des Burgbergs ein Abstellverbot für Sharing-E-Scooter. In diesem Zeitraum ist es durch technische Mittel seitens der Anbieter nicht möglich, Fahrzeuge dort abzustellen oder auszuleihen. Der räumliche Umgriff der Parkverbotszone ist der beigefügten Karte (Anlage 1) zu entnehmen. Die Anbieter entfernen im Vorfeld alle Elektrotretroller aus dem Gebiet.

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

Alle Nutzenden sind weiterhin dazu angehalten beim Fahren und Abstellen der Elektrotretroller keine anderen Verkehrsteilnehmenden und Bürger*innen zu behindern oder zu gefährden. Die E-Scooter-Anbieter richten In-App-Benachrichtigungen zu der Parkverbotszone sowie den geltenden Regelungen ein. Zudem werden die Anbieter dazu angehalten, Reaktionstests während des Zeitraums der Bergkirchweih zu integrieren.

Da es sich bei E-Scootern um Kraftfahrzeuge handelt, gelten in Bezug auf Alkohol und Drogen dieselben Vorschriften wie beim Fahren von Pkw. So liegt bspw. der Grenzwert bei Alkohol für Personen bis 21 Jahren und Führerscheinneulinge in der Probezeit (altersunabhängig) bei 0,00 Promille Blutalkoholkonzentration. Im Fall von Verstößen gegen die rechtlichen Bestimmungen (Straßenverkehrsordnung [StVO] oder Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung [eKFV]) werden diese im Rahmen der geltenden Gesetze geahndet.

Ausführliche Informationen sind unter www.erlangen.de/e-scooter zu finden.

Um den reibungslosen Aufbau der Bergkirchweih zu ermöglichen wird bereits ab dem 21.04.2025 eine Parkverbotszone im Bereich des Bergkirchweihgeländes (Bergstraße, An den Kellern und Schützenweg) ausgewiesen, sodass für Wirte und Schausteller keine Behinderungen auftreten.

**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 11.5

613/332/2025

Ergebnis aktueller Verkehrszählungen der Straßenachse Neue Straße

Seit Mitte August 2019 werden in der Straßenachse Neue Straße Maßnahmen im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt umgesetzt. Die Verwaltung beobachtet weiterhin die Verkehrsentwicklung im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes. Dazu werden seit 2019 regelmäßig Verkehrserhebungen an den Standorten Palmstraße/ Spardorfer Straße, Maximiliansplatz, Henkestraße und Werner-von-Siemens-Straße durchgeführt (die genauen Standorte können der Anlage 1 entnommen werden). Der UVPA wurde regelmäßig über die Ergebnisse der Erhebungen informiert. Zuletzt in der MzK 613/287/2024. Die aktuellen Erhebungen bestätigen an den Querschnitten Palmstraße/Spardorfer Straße, Maximiliansplatz und Henkestraße weiterhin geringere Verkehrsmengen im Vergleich zum Zeitraum vor den Maßnahmen des Verkehrskonzeptes. Lediglich an der Zählstelle Werner-von-Siemens-Straße in Fahrtrichtung Norden ist eine Verkehrszunahme zu verzeichnen. Dies bestätigt, dass der Durchgangsverkehr, der früher durch die engen Straßen der Innenstadt floss, nun über die zweispurige Staatsstraße Werner-von-Siemens-Straße um die Innenstadt herumgeführt wird.

Im Vergleich zum Zeitraum vor den Maßnahmen des Verkehrskonzeptes ist das Verkehrsaufkommen in der Palmstraße/Spardorfer Straße um 19 %, am Maximiliansplatz um 55 % und in der Henkestraße um 28 % zurückgegangen. In der Werner-von-Siemens-Straße hat der Verkehr um 7 % zugenommen. Insgesamt beträgt die „Verkehrsverdunstung“ an den untersuchten Querschnitten 23 %. Die Gesamtverkehrsentwicklung an den untersuchten Querschnitten ist in Anlage 1 dargestellt.

Die Verkehrsmengen an den Querschnitten werden weiterhin jährlich erhoben und der UVPA über die Entwicklung informiert.

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 11.6

613/333/2025

Kostenloser Innenstadtbereich für den ÖPNV, hier: Zwischenergebnisse der Evaluation

Gemäß Beschluss 613/234/2023 soll die zum 01.01.2024 eingeführte Maßnahme „kostenloser Innenstadtbereich im ÖPNV“ von einer Evaluation begleitet werden. Die Vergabe der Evaluationsleistung an ein externes Gutachterbüro wurde aufgrund der Haushaltssituation abgebrochen. Stattdessen führt die Verwaltung die Evaluation in einem geringeren Umfang selbst durch. Die Evaluation wurde von der Verwaltung geplant und begonnen. Eine erste Fahrgast- und Passantenbefragung wurde am 17. und 19.12.2024 durchgeführt.

Bei der durchgeführten Befragung wurden an zwei Standorten insgesamt ca. 700 Passanten mit einem ausführlicheren Fragebogen und an fünf Bushaltestellen im kostenlosen Innenstadtbereich (kurz KIB) insgesamt ca. 1.500 Fahrgäste (dazu ca. 150 Fahrgäste in der City-Linie) mit einem verkürzten Fragebogen befragt. Insgesamt waren dies fast 2.400 Menschen. Neben direkten Fragen zum Themenkomplex „KIB“ wurden auch Fragen zum Verhalten in der Vergangenheit gestellt, um die fehlende Vorher-Befragung auszugleichen, sowie Fragen zum aktuellen Innenstadtbereich, die zur Betrachtung weiterer Evaluationsindikatoren dienen sollen. Darüber hinaus wurden Informationen zur statistischen Einordnung und Abschätzung der Repräsentativität der Befragung abgefragt.

Insgesamt lässt sich absehen, dass die Wirkung vor allem aufgrund des konkurrierenden Deutschlandtickets deutlich geringer ist als erhofft.

Erste Erkenntnisse der Befragung sind folgende:

Deutschlandticket

Die Einführung des Deutschlandtickets war zum Zeitpunkt der Konzeption der Maßnahme noch nicht absehbar. Die Maßnahme wird davon jedoch massiv unterlaufen, weshalb die Nutzung des KIB überraschend gering scheint. Circa 81 % der Fahrgäste besitzen eine Zeitkarte für mindestens einen Monat (ca. 64 % der Fahrgäste besitzen das Deutschlandticket), weitere ca. 13 % einen Tages- oder Einzelfahrschein, da der KIB nicht die gesamte Fahrtstrecke abdeckt. Damit nutzen nur ca. 6 % der Fahrgäste tatsächlich die kostenlose Beförderung. Es ist jedoch schwer abzuschätzen, welcher Anteil der aktuellen Deutschlandticket-Nutzenden andernfalls den KIB genutzt hätte. Das Deutschlandticket soll nach aktuellem Kenntnisstand auch über 2026 hinaus angeboten werden, sodass auch in Zukunft vorerst keine stärkere Nutzung der KIB zu erwarten ist.

Geringe Mitnahmeeffekte

Von den ca. 6 % KIB-Nutzern unter den Fahrgästen gaben zudem nur knapp die Hälfte (ca. 2,9 % der Gesamtfahrgäste) an, dass sie die Fahrt ohne KIB nicht durchgeführt hätten, und stellen so die eigentliche Zielgruppe dar. Der Mitnahmeeffekt derjenigen, die die Fahrt ohnehin mit dem ÖPNV durchgeführt hätten und somit ansonsten ein Ticket gekauft hätten, liegt bei nur ca. 1,9 % der Gesamtfahrgäste. Hinzu kommen ca. 1,3 %, die keine Aussage zu dieser Frage machten.

Werbung und Kennzeichnung / Verwechslung mit der CityLinie

Die an den zwei Ständen befragten Passanten wiesen mit knapp 50 % eine deutlich geringere Quote an Zeitkarten-Inhabern auf. Unter den Befragten befanden sich je nach Standort bis zu ca. 31 %, die mit dem Kfz anreisen. Die Quote der Kfz-Anreisenden unter den Fahrgästen war mit ca. 4,5 % deutlich geringer. Betrachtet man nur die Fahrgäste der CityLinie war die Quote mit ca. 14 % deutlich höher.

Eine mögliche Erklärung dafür ist die offensive Darstellung auf der Außenhülle der E-Busse der CityLinie als kostenlos („*Ich fahr dich gratis*“), während der KIB-Gültigkeitsbereich an den Haltestellen nur durch die gelben (statt weißen) Haltestellenschilder angezeigt wird und auch auf den Fahrplanaushängen nicht weiter darauf hingewiesen wird. In den Gesprächen bei der Befragung wurde deutlich, dass diese farbliche Unterscheidung selbst unter den 75 % der Befragten, die bereits von der Existenz des KIB wussten, nur wenigen bekannt war und sich allgemein eine bessere Kennzeichnung gewünscht wurde. Dies führt dazu, dass die nur ca. drei Wochen vor dem KIB eingeführte kostenlose CityLinie in der Wahrnehmung oft mit diesem vermischt bzw. verwechselt wird. Anekdotisch wurde zudem berichtet, dass der KIB selbst unter den Fahrzeugführenden der Regionalbuslinien der Landkreise teilweise unbekannt ist und deshalb für Strecken, die gänzlich innerhalb des KIB liegen, ein Entgelt verlangt wurde.

Eine deutlichere Kennzeichnung der Haltestellen im Gültigkeitsbereich (etwa durch einen leicht lesbaren Plan des KIB bei den Fahrplanaushängen) sowie gezielte Werbung, die auch andere Zielgruppen als die bereits ÖPNV-Nutzenden erreicht (etwa Plakatwerbung an den Zufahrtsstraßen oder in den Parkhäusern) hat daher durchaus Chancen, noch vorhandenes Potential zu aktivieren.

Zusammenfassung

Insgesamt kann bereits jetzt festgehalten werden, dass selbst unter ÖPNV-freundlichsten Befragungsbedingungen (Winter mit saisonaler Nutzung; Umfeld Weihnachtsmarkt mit anlassbezogener Nutzung; KIB-Randhaltestellen unter der Annahme, dass hier die KIB-Nutzerquote am höchsten sein sollte) nur ein geringer Anteil der Fahrgäste tatsächlich die kostenlose Beförderung nutzt, d.h. die daraus resultierenden Einnahmeverluste an Fahrtgeldern gering ausfallen.

Weiteres Vorgehen

Daten zu weiteren Indikatoren, die zu einer vollständigen Evaluation der Maßnahme nötig sind, werden aktuell gesammelt und ausgewertet. Eine zweite Befragungsrunde ist für Ende Juni / Anfang Juli 2025 geplant, ein umfassenderer Evaluationsbericht kann nach deren Auswertung fertig gestellt werden. Wird die Maßnahme fortgeführt, ist eine halbjährliche Erhebung zur begleitenden Fortschreibung der Evaluation sinnvoll.

Einzelne Fragestellungen können zudem in einem geplanten Forschungsprojekt der Friedrich-Alexander-Universität in Zusammenarbeit mit der Abteilung für Statistik und Stadtforschung zum Thema Mobilität vertieft betrachtet werden.

Zudem ist zum Zweck der Verhandlungen mit dem VGN über die von der Stadt Erlangen zu leistenden Kompensationszahlungen eine ergänzende Fahrgastzählung in den betroffenen Regionalbuslinien geplant, die Anfang Mai durchgeführt werden soll.

In Anlage 1 werden die gesamten Ergebnisse der vergangenen Befragung graphisch aufbereitet.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.7

613/334/2025

Umbau der Kreuzung St 2242/ER 5 südlich von Eltersdorf

Im Zusammenhang mit der geplanten Ortsumfahrung Eltersdorf war vorgesehen, den von Fürth über die St 2242 kommenden Verkehr auf Höhe Königsmühle auf die heutige ER 5 zur BAB Anschlussstelle Eltersdorf bzw. weiter zur Ortsumfahrung zu leiten. Nachdem das Projekt Ortsumfahrung nicht umgesetzt werden konnte, wurde alternativ ein Maßnahmenpaket zur Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Eltersdorf entwickelt. Dieses war am 17.10.2023 im UVPA beschlossen worden. Als langfristige und besonders wirksame Maßnahme wurde dabei der Umbau der Autobahnanschlussstelle südlich von Eltersdorf bewertet. Diese liegt nicht in der Baulast der Stadt.

Wie das Staatliche Bauamt Nürnberg (StBAN) der Stadtverwaltung vor kurzem mitgeteilt hat, ist die in seiner Baulast befindliche Brücke der ER 5 über die St 2242 so schadhaft, dass sie in den kommenden Jahren abgebrochen werden muss. Sie ist aktuell das zweitschlechteste Ingenieurbauwerk von insgesamt etwa 620 in seinem Zuständigkeitsbereich. Als wirtschaftlichste und ressourcenschonendste Lösung – anstatt dem Ersatzneubau einer Brücke – hat sich eine Umgestaltung der Kreuzung im Bereich der einmündenden Rampen erwiesen.

Hierzu fanden bereits konstruktive Abstimmungsgespräche zwischen dem StBAN und der Stadtverwaltung statt. Die ursprünglich von der Stadtverwaltung favorisierte Umgestaltung als T-Einmündung mit Anbindung der Ortsdurchfahrt Eltersdorf am untergeordneten Ast (ggf. mit einer zuflussregelnden LSA) konnte aus trassierungstechnischen Gründen nicht weiterverfolgt werden. So wäre diese Variante nur südlich der heutigen Brücke mit einem erheblichen baulichen Eingriff in eine ökologisch hochwertige Fläche möglich gewesen.

Stattdessen soll nun die Umgestaltung in den in Anlage 1 noch skizzenhaft dargestellten Kreisverkehr erfolgen. Diese Trassierungsvariante ermöglicht eine Realisierung weitgehend in den bestehenden Verkehrsflächen, Ersatzpflanzungen für wenige entfallende Birken sind bereits vom StBAN beauftragt.

Dieser Kreisverkehr soll so trassiert werden, dass auch er die zur Autobahnanschlussstelle angestrebte verkehrlenkende Wirkung erzielen kann. Hierfür wird zum einen ein Bypass für den von Süden zur BAB fahrenden Verkehr ohne Behinderung durch Wartepflicht am Kreisverkehr eingerichtet, während der in Richtung Eltersdorf fahrende Verkehr am Kreisverkehr untergeordnet ist. Zum anderen ist der Kreisverkehr leicht in Richtung Westen aus der Hauptrichtung verschoben, sodass der nach Eltersdorf fahrende Verkehr nach links mit Blinker die Hauptrichtung zur BAB verlassen muss.

Die bestehende und im Rahmen der Baumaßnahme neu zu trassierende Radwegeverbindung zwischen Erlangen und Fürth entlang der Eltersdorfer Straße ist mit der am 28.11.2024 beschlossenen Fortschreibung des Plannetzes Radverkehr 2030 in der höchsten Kategorie „Radschnellverbindung“ eingestuft. Die Stadtverwaltung klärt daher bereits, wie der neuzutrasierende Radweg als vorbereitende Maßnahme hierfür gleich mit den Anforderungen an eine Radschnellverbindung trassiert werden kann.

Die Planungen sollen ab 2026 weiter konkretisiert werden, mit einem Baubeginn des Kreisverkehrs ist ab 2027 zu rechnen.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.8

31/282/2025

Ergebnisse der Energie- und CO₂-Bilanzen der Jahre 2021 und 2022

Vorbemerkung

Die Energie- und CO₂-Bilanzen für die Jahre 2021 und 2022 wurden zeitgleich im Dezember 2024 nach der Bilanzierungs-Systematik Kommunal (BISKO) ¹ fertiggestellt. Davon wurde die CO₂-Bilanz für das Jahr 2021 im Zuge des durch den Freistaat Bayern geförderten Energienutzungsplan mit Schwerpunkt Kommunalen Wärmeplan erstellt.

Die als Anlage beigefügten Bilanzen enthalten tiefergehende Ausführungen zu Methodik der BISKO-Bilanzierung und Datengrundlage der Bilanzerstellung sowie zu Bilanz-Ergebnissen und zur Entwicklung der erneuerbaren Energien in Erlangen. Hervorzuheben ist eine Verbesserung der Datengrundlage für die nichtleitungsgebundenen Heizsysteme wie Heizöl- und Biomasse. Bei diesen erfolgt für die Bilanzerstellung im Sektor Haushalte sowie Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD) eine indirekte Berechnung der Verbräuche über den Anlagenbestand. Das indirekte Berechnungsverfahren dieser Verbräuche stellt damit einen der größten Unsicherheitsfaktoren in kommunalen Bilanzen dar .

Aufgrund einer Änderung im bayerischen Klimaschutzgesetz konnten beim Bayerischen Landesamt für Statistik erstmalig in 2024 für das Jahr 2022 die vollständigen Daten des Anlagenbestands nichtleitungsgebundener Heizsysteme abgerufen werden. Für die Erstellung der Bilanz 2021 wurden die Werte aus den Jahr 2022 an die Besonderheiten des Bilanzjahres angepasst.

Durch die verbesserte Datengrundlage hat sich gezeigt, dass der Heizölverbrauch in den CO₂-Bilanzen der Vorjahre unterschätzt wurde. Dies erschwert den Vergleich der Bilanzen der Jahre 2021 und 2022 mit den Ergebnissen aus den Vorjahren. Die Verbräuche der leitungsgebundenen

¹ Die Bilanzierungs-Systematik Kommunal (BISKO) ist die bundesweit einheitliche Berechnungsmethode zur Erfassung des CO₂-Ausstoßes für Kommunen. Für die Berechnung des CO₂-Ausstoßes für Strom wird nicht der lokale Strommix, sondern der Bundesstrommix herangezogen.

Endenergien wie Strom, Erdgas und Fernwärme betrifft die Problematik nicht, da diese bei den Netzbetreibern zentral messtechnisch erfasst und zur Erstellung einer CO₂-Bilanz zur Verfügung gestellt werden.

Nachfolgend wird auf zentrale Ergebnisse des jeweiligen Bilanzjahrs eingegangen.

Zentrale Aussagen Bilanz 2021

Endenergieverbrauch

Der **Endenergieverbrauch** in Erlangen ist zwischen 1990 und 2021 um **6 % gesunken** und lag bei **3.010 GWh**. Wird der Heizölverbrauch ausgeblendet, stieg der Endenergieverbrauch im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um 150 GWh an. Davon sind 126 GWh auf die mit der Wärmeversorgung verbundenen Energieträger zurückzuführen. Zweidrittel des Anstiegs kann auf die in diesem Jahr vergleichsweise kalte Witterung zurückgeführt werden. Der verbleibende Anteil des Verbrauchsanstiegs kann nicht erklärt werden.

Zudem war ein leichter Anstieg des Strom- (8 GWh) und des Kraftstoffverbrauchs (13 GWh) gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Diese Entwicklung kann mit dem Abklingen der Corona-Pandemie in 2021 begründet werden.

CO₂-Emissionen

Die **jährlichen Emissionen** im Jahr 2021 lagen bei **925.000 t CO₂** und damit um **29% niedriger als im Basisjahr 1990**. Bei Außerachtlassung der Emissionen aus Heizöl, war in 2021 ein Anstieg der Emissionen um 7 % gegenüber 2020 zu verzeichnen. Neben den bereits erwähnten Verbrauchsentwicklungen, ist der Anstieg der Emissionen auf die Änderung des Emissionsfaktors für den Bundesstrommix zurückzuführen. Dieser hat sich in 2021 erstmals seit 2013 wieder verschlechtert. Ursache war ein Rückgang der Windenergie im Strommix. Zudem wurde aufgrund des gestiegenen Erdgaspreises mehr Kohle verstromt.

Mit 611.000 t CO₂ entfielen 66 % der Emissionen auf den stationären Bereich und 34 % (314.000 t CO₂) auf den Sektor Verkehr. Innerhalb des stationären Bereichs verursachten in 2021 die Haushalte mit 42 % (254.000 t CO₂) den größten Anteil der Emissionen, gefolgt vom Sektor GHD mit 37 % (225.000 t CO₂) und der Industrie mit 19% (119.000 t CO₂) der Emissionen.

Auf die **kommunalen Einrichtungen** (ohne Eigenbetriebe und kommunale Unternehmen) entfielen in 2021 **2 %, d.h. 11.700 t CO₂ der Emissionen** des stationären Bereichs. Vergleichbar mit dem Endenergieverbrauch und der Emissionen der Gesamtstadt, stieg in den kommunalen Einrichtungen der Endenergieverbrauch und die Emissionen gegenüber 2020 wieder leicht an. Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen die kühlere Witterung sowie die Wiederaufnahme der regulären Nutzung der Liegenschaften nach Corona. Dennoch kann ein Anteil des Verbrauchsanstiegs nicht ursächlich begründet werden.

Entwicklung erneuerbarer Energien in Erlangen

Der Anteil an **erneuerbaren Energien** (Photovoltaik (PV) und Wasserkraft) in der **Stromerzeugung** konnte von 2015² bis 2021 um 17% gesteigert werden. Er lag im Jahr 2021 bei

² Für das Jahr 1990 stehen keine entsprechenden Daten zur Verfügung, weshalb das Jahr 2015 die Ausgangsbasis der Betrachtung bildet.

insgesamt **25,7 GWh**. Gegenüber dem Vorjahr war jedoch eine **leichte Reduzierung (0,7 %)** zu verzeichnen, da trotz Anstieg der im Stadtgebiet Erlangen installierte Leistung der PV-Anlagen von 24,8 MWp (netto) auf 27,9 MWp (brutto), der Ertrag gesunken ist. Hintergrund hierfür ist, dass der jährliche Ertrag von PV-Anlagen von der Sonneneinstrahlung abhängig ist, welche jährlich leicht schwankt. Insgesamt betrug der **Anteil der erneuerbaren Energien am gesamten Stromverbrauch Erlangens** im Jahr 2021 lediglich **4,1%**.

Im Bereich der **erneuerbaren Wärmeerzeugung** sind seit 1990 im Bereich der Solarthermie (+11,2 GWh), der Nutzung von Umweltwärme durch Wärmepumpen (+14,8 GWh) als auch der Biomasse (9,5 GWh) positive Entwicklungen zu verzeichnen. Insgesamt betrug die Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien im Jahr 2021 **66 GWh**. Dies entspricht einer **Steigerung** von 116 % gegenüber 1990 und **13% gegenüber 2020**. Der **Anteil der erneuerbaren Wärme am gesamten Wärmeverbrauch Erlangens** lag in 2021 bei **4,7%**.

Für den Bereich der Biomasse ist die veränderte Datenlage mit der bei Heizöl identisch, da die Berechnung der Verbrauchsmengen auf Basis der Anlagenleistung erfolgt. Ein direkter Vergleich der Entwicklung der erneuerbaren Wärmeerzeugung mit den Ergebnissen der Vorjahre ist daher auch nur bedingt aussagefähig.

Zentrale Aussagen Bilanz 2022

Endenergieverbrauch

Der **Endenergieverbrauch** in Erlangen ist im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 5 % **gesunken** und damit seit 1990 und 2021 **um insgesamt 11 %**. Er lag im Betrachtungsjahr bei **2.850 GWh**.

Der Rückgang des Endenergieverbrauchs gegenüber 2021 in Höhe von 200 GWh ist wesentlich auf Endenergieträger zurückzuführen, die mit der Wärmeversorgung verbunden sind. Der im Bilanzjahr vergleichsweise mildere Winter ist zu dreiviertel ursächlich für diesen Rückgang. Das restliche Viertel kann nicht erklärt werden.

Dem gegenüber steht in 2022 wieder ein leichter Anstieg des Strom- (15 GWh) und des Kraftstoffverbrauchs (25 GWh). Der Verkehrssektor folgt aufgrund der Bilanzierungssystematik dem deutschlandweiten Trend. Der Anstieg beim Strombezug wird mit dem Abklingen der Corona-Pandemie begründet.

CO₂-Emissionen

Die **jährlichen Emissionen** im Jahr 2022 lagen bei **943.000 t CO₂** und damit um 28% niedriger als im Basisjahr 1990. Trotz des Rückgangs des Endenergieverbrauchs gegenüber dem Vorjahr, sind die jährlichen Emissionen um 2 % angestiegen. Dieser Anstieg ist auf bundesweite Veränderungen zurückzuführen, welche sich auf den Anstieg der Emissionsfaktoren für Strom (Bundesstrommix) und für Erdgas auswirken.

Infolge des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine und der dadurch hohen Erdgaspreise, stieg der Anteil der Verstromung von Kohle weiter an. Auch die Zunahme des Anteils der erneuerbaren Energien im Strommix konnte die Steigerung des Emissionsfaktors für Strom nicht abdämpfen. Der Emissionsfaktor für Erdgas stieg durch eine Zunahme von Flüssiggas (LNG) an. LNG schneidet hinsichtlich der Vorkette gegenüber Pipelinegas schlechter ab. Mit der Vorkette werden jene Emissionen erfasst, die beispielsweise bei der Produktion und dem Transport entstehen. Diese

Emissionen werden bei der Ermittlung des Emissionsfaktors berücksichtigt. Bei LNG Gas kommt es aufgrund von Verflüssigung und Regasifizierung zu einer höheren Vorkette als bei Pipelinegas.

Mit 593.000 t CO₂ entfielen in 2022 63 % der Emissionen auf den stationären Bereich und 37 % (350.000 t CO₂) auf den Sektor Verkehr. Innerhalb des stationären Bereichs lagen in 2022 die Haushalte (229.000 t CO₂) und der Sektor GHD (231.000 t CO₂) jeweils mit einem Anteil von 39 % der Gesamtemissionen gleichauf. Die Industrie verursachte in 2022 21% (122.000 t CO₂) der Emissionen.

Auf die **kommunalen Einrichtungen** (ohne Eigenbetriebe und kommunale Unternehmen) entfielen in 2022 2 %, d.h. 11.200 t CO₂ der Emissionen des stationären Bereichs. Der Endenergieverbrauch der kommunalen Einrichtungen fiel gegenüber 2021 um 4,5 GWh auf 36 GWh. Auf die mildere Witterung kann 69% der Reduktion zurückgeführt werden. Der verbleibende Anteil des Verbrauchsrückgangs kann keiner Ursache direkt zugeordnet werden. Vermutlich ist dieser jedoch der Änderung des Nutzerverhaltens nach Abklingen der Corona-Pandemie geschuldet. In 2021 wurden die Räume aufgrund der Hygiene-Vorschriften verstärkt gelüftet, was zu einem Anstieg der Verbräuche für die Wärmebereitung geführt hat. Nach Wegfall der Vorgaben und damit dem üblichen Lüftungsverhalten, kam es zu einer entsprechenden Verbrauchsreduzierung in 2022.

Entwicklung erneuerbarer Energien in Erlangen

Der Anteil an **erneuerbaren Energien** (Photovoltaik (PV) und Wasserkraft) in der Stromerzeugung konnte von 2015³ bis 2022 um 34% gesteigert werden. Er lag im Jahr 2022 bei insgesamt **29,7 GWh**, was einem Anstieg von 15 % (3,8 GWh) zum Vorjahr entspricht. Zum einen stieg die im Stadtgebiet Erlangen installierte Leistung der PV-Anlagen von 27,9 MWp (netto) auf 31,1 MWp (brutto). Zum anderen lag ein höherer spezifischer Ertrag von PV-Anlagen vor, der von der Sonneneinstrahlung abhängig ist. Insgesamt betrug der **Anteil der erneuerbaren Energien am gesamten Stromverbrauch Erlangens** im Jahr 2022 **bei 4,7%**.

Im Bereich der **erneuerbaren Wärmeerzeugung** sind seit 1990 im Bereich der Solarthermie (+11,4 GWh), der Nutzung von Umweltwärme durch Wärmepumpen (+15,0 GWh) als auch Biomasse (9,3 GWh) positive Entwicklungen zu verzeichnen. Insgesamt betrug die Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien im Jahr 2022 66,3 GWh und war damit um 0,3 GWh höher, als in 2021. Dies entspricht einer Steigerung von 117 % gegenüber 1990. Der **Anteil der erneuerbaren Wärme am gesamten Wärmeverbrauch Erlangens** lag in 2022 bei **5,5%**. In diesem Zusammenhang ist nochmals der Einfluss der veränderten Datenlage bei Heizöl und Biomasse für die Berechnung der Verbrauchsmengen zu erwähnen. Zudem ist zu beachten, dass der Anstieg durch den witterungsbedingten Verbrauchsrückgang an Wärmeenergie um 14 % in 2022 relativiert wird.

Entwicklung Restbudget und Fazit

Das ab 1.01.2020 verbleibende CO₂-Restbudget von 3,4 Mt CO₂, um die 1,5°C-Grenze in Erlangen einzuhalten, sinkt nach Abzug der CO₂-Emissionen der Jahre 2020 (Restbudget 2,6 Mt CO₂), 2021 (Restbudget 1,7 Mt CO₂) und 2022 auf 0,7 Mt CO₂. **Prognostiziert wurde das Restbudget für Erlangen bereits in 2023 aufgebraucht.**

³ Für das Jahr 1990 stehen keine entsprechenden Daten zur Verfügung, weshalb das Jahr 2015 die Ausgangsbasis der Betrachtung bildet.

Endenergie- und CO₂-Bilanzen werden stark durch externe Ereignisse (z.B. Witterung), bundesweite Trends (z.B. Zunahme der Fahrleistung im Verkehr) und Änderungen der Emissionsfaktoren (z.B. Bundesstrommix) beeinflusst. Dies erschwert die Bewertung der Fortschritte im Klimaschutz. Die Einführung von Indikatoren können helfen, Entwicklungen besser zu verstehen und die Anstrengungen im Klimaschutz zu verdeutlichen. Erstmals im Bilanzjahr 2021 wurden im Kontext der kommunalen Wärmeplanung Indikatoren bei der Erstellung der Endenergie- und CO₂-Bilanzen eingeführt. Im Bilanzjahr 2022 sind erste Entwicklungen zu sehen. Für eine tiefergreifende Interpretation müssen die Indikatoren jedoch über einen längeren Zeitraum erhoben werden. Näheres kann aus den beigefügten Bilanzen entnommen werden.

Die Indikatoren für die Sichtbarmachung der Anstrengungen im Klimaschutz werden aktuell weiterentwickelt und zukünftig jährlich erhoben. Das Monitoring über Indikatoren wird um Endenergie- und CO₂-Bilanzen ergänzt, die zukünftig nur noch in einem größeren zeitlichen Abstand erstellt werden. Dadurch wird die Trendentwicklung der CO₂-Emissionen und des Endenergieverbrauchs aufgezeigt. Der Fortschritt der Klima-Aktivitäten wird über die Indikatoren valider abgebildet.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.9

31/288/2025

Konkretisierung der Fahrplan Klima-Aufbruch Maßnahme: (S1a) "Klimaneutrale Verwaltung"

Die Emissionen der kommunalen Gebäude / Einrichtungen lagen im Jahr 2022 bei 11.200 Tonnen CO₂. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,2 % der Gesamtemissionen im Stadtgebiet Erlangen, wovon 0,9 % auf die städtischen Liegenschaften und 0,3 % auf die restlichen städtischen Einrichtungen entfallen. Die städtischen Liegenschaften stellen mit der Sanierung der Bestandsgebäude zur Reduktion des Energieverbrauchs und dem Ersatz von fossilen Brennstoffen durch erneuerbare Energien, Ausbau der Solaranlagen sowie Standards für ressourcenschonendes Bauen das Kernstück der Klimaneutralen Verwaltung dar. Die Umsetzung erfolgt in den Maßnahmen „Klimaneutrale städtische Liegenschaften“ (G1a) in Kombination mit „Ressourcenschonendes Bauen und Sanieren“ (G4), Moratorium Kessellersatz / Austausch von Öl- und Gasheizungen“ (E3) und „Ausbau von Photovoltaikanlagen“ (E4).

Die Herbeiführung der Treibhausgasneutralität der Verwaltung geht jedoch über den eigenen Gebäudebestand hinaus und erfordert eine Herangehensweise, bei der die Erfassung weiterer Emissionsquellen sowie die Konkretisierung der erforderlichen CO₂-Reduktionsmaßnahmen zentrale Elemente darstellen.

Folgende Schritte sind dafür notwendig:

1 Bestimmen der organisatorischen und operativen Systemgrenzen der Klimaneutralen Verwaltung

1.1 Die organisatorische Systemgrenze gibt an, welche Bereiche, Standorte und Organisationseinheiten der Stadtverwaltung in die Maßnahme S1a Klimaneutrale Verwaltung einbezogen werden.

Vorgehen:

Es werden nur die Emissionen erfasst, die der Stadtverwaltung als Organisation zugeschrieben werden können und unter deren operativen Kontrolle stehen. Das heißt die Geschäftsbereiche des Oberbürgermeisters, sowie der sieben weiteren Referate inklusive der dazugehörigen Dienststellen und Eigenbetriebe.

Die städtischen Beteiligungen und Tochtergesellschaften sind nicht Gegenstand der Betrachtung und Zielsetzung der Maßnahme S1a.

1.2 Die operative Systemgrenze legt fest, für welche Klimaschutzaspekte und Aktivitäten der Stadtverwaltung die Treibhausgasemissionen ermittelt werden. Sämtliche zu berücksichtigende Emissionsquellen sind hier zu definieren.

Vorgehen:

Die operative Systemgrenze wird im Zuge der Erstellung einer Basis-CO₂-Bilanz (Erstbilanz) festgelegt (siehe Scopes 1-3 im Abschnitt 2).

2 Treibhausgasemissionen erfassen und bilanzieren

Bisher wurden die Treibhausgasemissionen lediglich auf kommunaler Ebene -also für die Gesamtstadt- bilanziert (vgl. BV 31/286/2025). Dafür wurde die für Kommunen in Deutschland gängige Bilanzierungssystematik Kommunal (BISKO) genutzt. Die Datenauflösung dieser Gesamtstadt-Bilanz reicht jedoch nicht aus, um konkrete Erkenntnisse auf Ebene der Stadtverwaltung zu gewinnen. Für den Bereich der Stadtverwaltung wurde bislang mit Indikatoren gearbeitet.

Indikatoren wie z.B. die Anzahl der Dienstreisen, der Papierverbrauch, der Einkauf von IT-Waren und -Dienstleistungen oder das Abfallaufkommen zeigen im Zeitverlauf zwar Trends, sie bieten jedoch keine Transparenz über die tatsächlich verursachten CO₂-Emissionen. Auf Grundlage dieser Indikatoren bleibt der CO₂-Fußabdruck der Verwaltung intransparent, wodurch emissionsintensive Bereiche schwer identifiziert werden können.

Das ifeu-Institut empfiehlt ergänzend zu den Indikatoren (s. Maßnahme S1a) die jährliche Erstellung einer CO₂-Bilanz für die Stadtverwaltung (wie sie auch in anderen Organisationen, Unternehmen und vielen Kommunen üblich ist).

Eine systematische CO₂-Bilanzierung der „Verwaltung“ ist in Erlangen bisher nicht erfolgt.

Diese soll präziser aufzeigen, welche Bereiche in der Verwaltung (zusätzlich zum oben genannten Gebäudebestand) die größten Emissionen verursachen – z.B. Dienstreisen, IT- und Materialbeschaffung, Treibstoffverbrauch des Fuhrparks z.B. Feuerwehr, Müllabfuhr, Stadtreinigung etc.

Nur auf Basis belastbarer Zahlen werden die Bereiche mit dem größten Einsparpotenzial sichtbar. Daraufhin können realistische Klimaziele gesetzt, konkrete Maßnahmenpläne entwickelt und über die Jahre hinweg überprüft werden, ob ergriffene Maßnahmen wirksam sind.

Gleichzeitig dient eine CO₂-Bilanz als gemeinsame Faktenbasis – sie schafft Transparenz und fördert den Dialog mit Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Bürger*innen. Sie ist zudem ein wirksames Motivations- und Beteiligungswerkzeug:

Jede Dienststelle, jeder Eigenbetrieb und alle Mitarbeitenden können aktiv zum Klimaschutz beitragen – z. B. durch die bevorzugte Nutzung des ÖPNV bei Dienstreisen, reduzierten Verbrauch von Papier- und Toner, Umstieg auf E-Mobilität, oder die Rückgabe nicht genutzter IT-Geräte.

Weiteres Vorgehen:

Zum Stichtag Dezember 2024 wird eine Basisbilanz erstellt die jährlich -mindestens jedoch alle 2 Jahre- zu aktualisieren ist.

Analog zu anderen Kommunalverwaltungen wird die Bilanz auf Basis des Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard (GHG) vorgenommen.

Hier handelt es sich um den international führenden ganzheitlichen Standard zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen für Unternehmen, Organisationen und Regierungen, der die drei wichtigen Emissionskategorien (Scope 1, 2 und 3) berücksichtigt:







- Scope 1: Direkte Emissionen (Eigene Anlagen und Fahrzeuge)
- Scope 2: Indirekte Emissionen (Bezogener Strom und Wärme) und
- Scope 3: Emissionen der Lieferketten.

EB77 bilanziert bereits nach der GHG-Methodik. Dies erleichtert die Erstellung einer Dach-Bilanz, in der die Emissionen der Stadtverwaltung und der Eigenbetriebe konsolidiert werden.

Voraussetzung dafür ist, dass die im Rahmen der Definition der operativen Systemgrenzen identifizierten weiteren Eigenbetriebe entweder dieselbe Bilanzierungsmethode anwenden oder ihre emissionsrelevanten Jahresdaten zur Verfügung stellen.

Bei der Festlegung der Handlungsfelder und Emissionsquellen mit Relevanz für die Herbeiführung der Treibhausgasneutralität empfiehlt es sich, auf die Felder mit wesentlichem Einfluss auf die CO₂-Emission der Verwaltung zu fokussieren. Allein für Strom-, Wärmeverbrauch und Fuhrpark fallen in einer Stadtverwaltung im Schnitt über 80 % der Gesamtemissionen an. Daher ist die Berücksichtigung dieser Quellen für die Bilanzerstellung maßgeblich. Die Identifikation und Berücksichtigung weiterer Emissionsquellen ist individuell festzulegen.

Folgende Emissionsquellen der Stadtverwaltung (inkl. Eigenbetriebe) werden bei der Erstellung einer Basis- CO₂-Bilanz nach dem GHG-Standard grundsätzlich berücksichtigt:

Scope 1	Scope 2	Scope 3
 Energieträger zur Wärmeerzeugung (Erdgas, Heizöl, Flüssiggas, Hackschnitzel, Holzpellets, inkl. Vorkette, Klärgas)	 Stromverbrauch eigener und angemieteter Liegenschaften, sowie der E-Autos aus dem Fuhrpark inkl. Vorkette  Fernwärme inkl. Vorkette	 Dienstreisen (Flugzeug, Bahn, ÖPNV, Reisebus, PKW/Mietwagen/Taxi, Motorroller)  Einge kaufte Güter (Papier, Druckerzeugnisse, Frischwasser)
 Kraftstoffe des Fuhrparks (Diesel, Benzin, CNG)		

Um die Emissionsquellen in Scope 3 zu bestimmen, die zur Erstellung einer belastbaren und repräsentativen CO₂-Bilanz berücksichtigt werden sollen, wird eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Hierfür sind folgende Kriterien anzuwenden:

- Datenverfügbarkeit für die jeweilige Emissionsquelle
- Quantität der CO₂-Emissionen
- Beeinflussbarkeit der CO₂-Emissionen durch die Stadtverwaltung.

Bereiche der Stadtverwaltung, die einen geringen, indirekten oder schwer messbaren Einfluss auf den CO₂ -Ausstoß haben (wie z.B. Anzahl der E-Ladepunkte, Anzahl der E-Fahrzeuge, Maßnahmen zur betrieblichen Mobilität, etc.), werden nicht in der Bilanz erfasst. Hier wird ein Monitoring wie gehabt über die etablierten Indikatoren erfolgen.

3 Ziele beschließen und Maßnahmen planen

Auf Basis des Klimaziels der Stadt Erlangen müssen - als Schlüsselfaktor zur Zielerreichung – Konkretisierungen von Teilmaßnahmen der Maßnahme S1a erfolgen. Dies soll in Form von Einzel-Steckbriefen erfolgen. Diese können nur mit den verantwortlichen Dienststellen erarbeitet werden und geben unter anderem einen Überblick über Umsetzungsschritte / beabsichtigten Reduktionspfade (inkl. Umfang, Kosten, Finanzierung, Zeitrahmen und CO₂-Einsparpotential), Erfolgsindikatoren sowie Verantwortlichkeiten. Die Konkretisierung liegt bei einzelnen Teilmaßnahmen bereits vor.

Weiteres Vorgehen:

Vervollständigung der Konkretisierung bei ausgewählten Teilmaßnahmen in Form von Einzel-Steckbriefen.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Die weitere Konkretisierung der Maßnahme S1a „Klimaneutrale Verwaltung“ wird gemäß dem in Abschnitt II dargestellten Konzept bearbeitet.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch des Stadtrates Herrn Weierich wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Die weitere Konkretisierung der Maßnahme S1a „Klimaneutrale Verwaltung“ wird gemäß dem in Abschnitt II dargestellten Konzept bearbeitet.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.10

31/289/2025

Ausdehnung Klimahaushalt - Verzahnung mit Maßnahme Klimaneutrale Verwaltung

Der Klimahaushalt ist für die Maßnahme S1b „Klimaneutrale Verwaltung“ aus dem beschlossenen Klimaaufbruch ein Controlling-Instrument, um

- mit einer Soll-/Ist-Analyse die Anstrengungen der Kommune auf dem Weg zur ihren Klimazielen darzustellen,

- mit der Verzahnung eines Reduktionspfades, und damit von jährlichen Emissionsbudgets mit dem Finanzhaushalt, die zur Einhaltung des definierten Reduktionspfades erforderlichen Kosten und personellen Ressourcen zu verdeutlichen und in den Prozess der Mittelbewilligung einzubringen,
- dem Stadtrat die Informationen zur Verfügung zu stellen, um mittels Anträge im Haushaltsverfahren steuernd in den Klimaschutz eingreifen zu können,
- sowie bei Einbindung mehrerer Akteure der Stadtverwaltung / Eigenbetriebe in den Klimahaushalt, die Maßnahme/n mit der/n höchstmöglichen Klimarelevanz zu identifizieren und Finanzierungsprozess zu starten.

Mit einem Pilotprojekt im GME wurde 2024 die Umsetzung des Klimahaushalts für die städtischen Liegenschaften aufgenommen. Der CO₂-Ausstoß im Handlungsfeld Gebäude im Ausgangsjahr wurde bilanziert, ein Zielpfad definiert und eine Priorisierung von Maßnahmen in Form eines Sanierungsfahrplans mit Ausweisung der CO₂-Einsparung sowie Kosten und personellen Ressourcen je Maßnahme (Sanierungsfahrplan) begonnen. Der Sanierungsfahrplan wird voraussichtlich Mitte 2025 fertiggestellt (BV 24/056/2024/1). Nach Abschluss der Pilotphase im GME wird der Klimahaushalt für die Sanierung der städtischen Liegenschaften für das Haushaltsjahr 2026 fortgesetzt. Sofern der Sanierungsfahrplan noch nicht fertiggestellt sein sollte, wird wie im Vorjahr, mit Vorgriffsmaßnahmen gearbeitet.

Eine Ausdehnung des Klimahaushalts auf weitere städtische Akteure wird in der systematischen Bearbeitung der Maßnahme S1a Klimaneutrale Verwaltung konkretisiert (MzK 31/288/2055). Durch die Definition der organisatorischen und operativen Systemgrenzen werden die Handlungsfelder und auch die verantwortlichen Einheiten herausgearbeitet, die aufgrund ihrer Klimarelevanz in der Maßnahme Klimaneutrale Verwaltung berücksichtigt und damit in das Controlling-Instrument des Klimahaushalts einbezogen werden.

Die im Pilotprojekt für GME gewählte CO₂-basierte Systematik für den Klimahaushalt wird bei der Ausdehnung auf zusätzliche Akteure nicht für alle Handlungsfelder übertragen. Dies erfolgt nur bei wesentlichen Emissionsquellen der Stadtverwaltung. Basis für die Entscheidung über die CO₂-Relevanz der Teilmaßnahmen wird die CO₂-Bilanz der Stadtverwaltung liefern. Für Handlungsfelder mit untergeordneter Klimarelevanz sowie Maßnahmen, deren Auswirkung nicht direkt in Emissionen umgerechnet werden können (z.B. Ausbau Ladeinfrastruktur), wird beim Klimahaushalt auf Indikatoren ausgewichen werden. Voraussetzung ist jedoch, dass der Zielwert des Indikators, das Ziel der Treibhausgasneutralität widerspiegelt bzw. mit dem maximal möglichen Beitrag der Akteure zur Erreichung der Treibhausgasneutralität korreliert. Durch die Verwendung von Indikatoren wird damit der Aufwand der Akteure für den Klimahaushalt gegenüber der Vorgehensweise im GME reduziert, ohne an Aussagekraft zu verlieren.

Bei beiden Herangehensweisen – beim CO₂-basierten Ansatz und der Indikatoren-Lösung - ist eine Verknüpfung des Klimahaushalts mit dem Finanzhaushalt essentiell, um den Umsetzungsstand zu darzustellen, Kosten und Ressourcen für die Umsetzung offen zu legen und in den Finanzierungsprozess einzubinden sowie um steuernd in den Prozess eingreifen zu können.

Weitere Vorgehensweise:

Der Klimahaushalt wird im GME auf Basis des im Piloten entwickelten Prozesses (siehe Beschlussvorlage BWA 24/056/2024/1) fortgesetzt. Die Ausdehnung auf weitere Handlungsfelder der Stadtverwaltung erfolgt nach Abstimmung mit den Fachbereichen sukzessive, je nach Fortschritt / Ergebnisse der Maßnahme S1a „Klimaneutrale Verwaltung“.

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

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 12

13-4/011/2025

Studie „Innenstadtmobilität und -Attraktivität“

Auf Grundlage des am 27.4.2022 bewilligten Antrags Nr. 387/2021 der SPD-Fraktion führt die städtische Statistikstelle in Kooperation mit der AGFK-Bayern und der FAU Erlangen (Lehrstuhl für Methoden der empirischen Sozialforschung) eine Studie zur „Innenstadtmobilität und -Attraktivität“ durch. Die Studie setzt sich aus mehreren Befragungsteilen zusammen.

Teil I: Im Rahmen des Forschungsseminars „Quantitative Methoden: Innenstadtmobilität in der Stadt Erlangen I“ (SS2025) führen Studierende eine Onlinebefragung unter 4.000 zufällig ausgewählten und postalisch angeschriebenen Erlanger Bürger*innen durch. Der Fragebogen wird nach sozialwissenschaftlichen Gütekriterien und in enger Abstimmung mit der städtischen Statistikstelle und der AGFK-Bayern erstellt und durch die FAU programmiert. Die Erhebung ist für September-Oktober 2025 geplant. Die Auswertung der Daten wird im 2. Teil des Forschungsseminars im WS2025/26 wieder in enger Abstimmung durchgeführt.

Teil II: Die städtische Statistikstelle führt in Abstimmung mit der Wirtschaftsförderung, dem City-Management und der AGFK-Bayern unter den innenstädtischen Einzelhandelsbetreibenden eine Onlinebefragung durch. Die Erhebung ist für den Herbst 2025 geplant, die Auswertung für den Winter 2025/26.

Teil III: Die städtische Statistikstelle führt in Anlehnung an Teil I eine offene Onlinebefragung mit weitgehend gleichen Fragebogenteilen durch, die sich zusätzlich auch an nicht in Erlangen gemeldete Personen (z.B. Besucher*innen, Arbeitspendler*innen) richtet. Da sich Teilnehmende für diese Befragung selbst selektieren, gelten die Ergebnisse dieser Befragung als nicht repräsentativ, sie liefern trotzdem wertvolle Einblicke der Teilnehmenden auf das Thema. Die Erhebung ist der in Teil I nachgelagert, die Auswertung ebenfalls für den Winter 2025/26 geplant.

Die Ergebnisse der gesamten Studie aus allen drei Befragungsteilen werden im Frühjahr 2026 vorgestellt.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 13

30/107/2025

Änderung der Gebührensatzung zur Satzung über die Hausnummerierung in der Stadt Erlangen

Die Gebühren für die Erteilung von Hausnummern in der Stadt Erlangen wurden zuletzt im November 2010 mit der damaligen Einführung einer unabhängigen Gebührensatzung zur Satzung über die Hausnummerierung angepasst. Die Erhöhung seinerzeit erfolgte von 51,00 € auf 75,00 €.

Aus Sicht der Verwaltung ist nach 15 Jahren eine Erhöhung der Gebühren gerechtfertigt. Aktuelle Recherchen in anderen bayerischen Städten zeigen die dort bestehenden Gebühren auf: Fürth 90,00 €, Nürnberg bis 150,00 € (Ø 90,00 €), München 105,00 € -150,00 €.

Es wird eine Erhöhung der Gebühr für den Bereich der Stadt Erlangen auf 90,00 € als angemessen erachtet. Deshalb wird die entsprechende Angabe in § 2 geändert. Da es sich um die einzige Änderung handelt, wird auf eine synoptische Darstellung der bisherigen und der neuen Fassung verzichtet.

In den Jahren 2022, 2023 und 2024 wurden jeweils durchschnittlich 85 Hausnummern verbeschrieben, sodass nach einer Gebührenerhöhung mit einer Einnahmensteigerung in Höhe von rund 1.275 € jährlich kalkuliert werden kann.

Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

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 Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Satzung über die Hausnummerierung in der Stadt Erlangen (Entwurf vom 26.03.2025, Anlage) wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Satzung zur Änderung der Gebührensatzung zur Satzung über die Hausnummerierung in der Stadt Erlangen (Entwurf vom 26.03.2025, Anlage) wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 14

611/224/2025

Quote und Schwellenwerte für den geförderten Wohnungsbau (Fraktionsantrag Nr. 096/2022 SPD Fraktion sowie Antrag Nr. 047/2024 und hilfswaiser Antrag Nr. 168/2024 Erlanger Linke)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ausgangssituation

Die Nachfrage nach Wohnraum in allen Segmenten übersteigt das vorhandene Angebot in Erlangen deutlich. Dies zeigt sich auch anhand der in der Vergangenheit stark gestiegenen Miet- und Kaufpreise. Mit der Einführung einer Quote sowohl für den geförderten Mietwohnungsbau als auch den geförderten Eigenheimbau sollte dem entgegengewirkt und mehr bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden.

Der Stadtrat hat am 23.10.2014 die Einführung einer Quote für geförderten Mietwohnungsbau beschlossen (611/009/2014). Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten musste seitdem ein Anteil von 25 % der neu zu schaffenden Geschossfläche für Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens 24 Geschosswohnungen umfasst. Mit Stadtratsbeschluss vom 26.04.2018 wurde die Quote von 25 % auf 30 % erhöht (611/208/2017).

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

Die bisherigen Erfahrungen mit den Quoten für den geförderten Mietwohnungs- und Eigenheimbau sind positiv. Die Quoten werden von Wohnungsbauunternehmen und Bauträgern allgemein akzeptiert.

Da jedoch die Situation auftreten kann, dass die Schwellenwerte für die Anwendung der Quoten (16 Wohneinheiten im Eigenheimbau und 24 Wohneinheiten im Mietwohnungsbau) für sich betrachtet nicht erreicht werden, aber in Summe eine erhebliche Anzahl an Wohneinheiten entsteht, von denen keine förderbar sein muss, beantragt die SPD-Fraktion mit Antrag Nr. 096/2022, dass auch für „Mischfälle“ (z. B. für das Bauvorhaben Ahornweg) eine Lösung gefunden werden sollte. Es wird vorgeschlagen, dass in einem Baugebiet, in dem mindestens 24 Wohneinheiten errichtet werden, in jedem Fall Flächen für den geförderten Wohnungsbau gesichert werden sollen (siehe Anlage 1), wobei mit dem Vorhabenträger zu klären ist, ob die Vorgabe über geförderten Mietwohnungsbau, geförderten Eigenheimbau oder in einer Kombination aus beidem erfüllt wird.

Mit der Beschlussvorlage 611/126/2022/2 wurde der Antrag 096/2022 bereits im Jahre 2023 in den Gremien in Form eines Alternativvorschlages der Stadtverwaltung behandelt. Diese Beschlussvorlage wurde aber am 27.07.2023 für den Stadtrat abgesetzt.

Mit dem Antrag Nr. 047/2024 (siehe Anlage 2) der Stadtratsgruppe Erlanger Linke wird beantragt, dass (1) der Anteil der neu ausgewiesenen Geschossfläche im Geschosswohnungsbau, der für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden muss, auf 40 % erhöht wird und (2) der Schwellenwert für geförderten Mietwohnungsbau bei der Schaffung oder Erweiterung von Baurecht für Wohnraum auf mindestens acht Geschosswohnungen herabgesetzt wird.

Mit dem Antrag Nr. 168/2024 der Erlanger Linken (siehe Anlage 3) wird darüber hinaus hilfsweise Folgendes beantragt: (1) Der Schwellenwert für geförderten Mietwohnungsbau bei der Schaffung oder Erweiterung von Baurecht für Wohnraum wird herabgesetzt. In Zukunft soll ein Anteil von 30 % der neu ausgewiesenen Geschossfläche im Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens zwölf Geschosswohnungen umfasst. (2) Die Quote für den geförderten Eigenheimbau wird von 25 % auf 30 % erhöht und wird

angewendet, wenn das Baugebiet mindestens zwölf Doppelhaushälften bzw. Reihenhäuser umfasst.

Punkt 1) des Antrages Nr. 47/2024 wurde durch die Stadtverwaltung in der Beschlussvorlage 611/213/2024 bereits beantwortet. Aufgrund der inhaltlichen Gleichwertigkeit wurde in diesem Zusammenhang auch Punkt 1), 1. Halbsatz von Satz 2 des Antrages Nr. 168/2024 mit behandelt: Die Quote für den geförderten Geschosswohnungsbau verbleibt bei 30 % der neu zu schaffenden Geschossfläche.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird der Alternativvorschlag aus der Beschlussvorlage 611/126/2022/2, der auch mit Antrag Nr. 168/2024 beantragt wird, wieder aufgegriffen. Der Fraktionsantrag 096/2022 sowie Punkt 2) des Antrages Nr. 47/2024 und der Antrag Nr. 168/2024 werden damit abschließend beantwortet.

Empfehlung

Die Verwaltung empfiehlt, von dem im Antrag (siehe Anlage 1) vorgeschlagenen „Mischmodell“ abzusehen, da dieses zu komplex in der Handhabung und gegenüber den Vorhabenträgern nur schwer vermittelbar ist. Es sollte bei neuen Planungen weiterhin das Ziel sein, die städtebauliche beste Variante zu ermitteln. Bei den vorgeschlagenen Vorgaben für „Mischfälle“ besteht die Gefahr, dass ggf. auf einen Wohnungsmix verzichtet wird, weil sonst die Quote für geförderten Wohnraum auf bis zu 55 % steigen könnte.

Wenn für die Vorhabenträger keine einheitlichen Regeln bestehen und diese immer wieder aufs Neue verhandelt und ggf. durch die Politik beschlossen werden müssen, ergeben sich für künftige Projekte deutlich längere Planungs- und Abstimmungsphasen. Wohnbauprojekte würden schlimmstenfalls durch langwierige Entscheidungsprozesse und fehlende Kalkulierbarkeit behindert.

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

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

Dies ist eine einfache, einheitliche und gut vermittelbare Regelung, welche auch kleinere Wohnbauvorhaben erfasst und dem Ziel des SPD-Fraktionsantrages, auch bei kleineren Projekten oder „Mischfällen“ geförderten Wohnraum zu schaffen, gerecht wird sowie den Aufwand für die Verwaltung möglichst gering hält.

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

Derzeit geltende Regelung	Geplante Regelung
12 Wohneinheiten in Hausgruppen werden nicht berücksichtigt, da sie unter dem Schwellenwert von 16 liegen	12 Wohneinheiten in Hausgruppen, die Quote findet ab 12 Einfamilienhäusern (freistehend bzw. Doppel- oder Reihenhäuser) Anwendung und es muss 30 % geförderter Eigenheimbau errichtet werden = 4 geförderte Einheiten
17 Wohneinheiten Geschosswohnungsbau werden nicht berücksichtigt, da sie unter dem Schwellenwert von 24 Wohneinheiten liegen	17 Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau, die Quote findet ab 12 Wohneinheiten Anwendung und es müssen 30 % geförderte Wohneinheiten errichtet werden = 5 geförderte Einheiten

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

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

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

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

Gegenüber der bisher verwendeten Formulierung „*bei der Schaffung neuer Baugebiete*“ wurde der Beschlusstext zur rechtlichen Klarstellung zu „*bei der Schaffung oder Erweiterung von Baurecht für Wohnraum*“ konkretisiert.

Eine weitere Konkretisierung zur rechtlichen Klarstellung erfolgte durch die Anpassung der Formulierung bzgl. der geförderten Einfamilienhäuser, bei denen es sich neben Doppel- oder Reihenhäusern auch um „**freistehende Einfamilienhäuser**“ handeln kann.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Regelung zu den Quoten und Schwellenwerten gilt ab dem Beschluss für alle neuen Projekte. Bereits laufende Projekte, für die noch vor dem Beschluss eine konkrete Planung vorlag bzw. eingeleitet wurde (z. B. ein städtebaulicher Wettbewerb oder eine Grundzustimmungserklärung)

sind davon ausgenommen und es findet gemäß Stadtratsbeschlüssen vom 27.11.2014 und 26.04.2018 die bisherige Quotenregelung Anwendung.

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

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

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:

Der Vorsitzende Herr Volleth schlägt vor, die Beschlussfassung zu vertagen. Dies wird mit 6:8 Stimmen im Ausschuss und 0:8 Stimmen im Beirat abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

- Der Schwellenwert für geförderten Mietwohnungsbau bei der Schaffung oder Erweiterung von Baurecht für Wohnraum wird herabgesetzt. In Zukunft soll ein Anteil von 30 % der neu ausgewiesenen Geschossfläche im Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens zwölf Geschosswohnungen umfasst.

- Die Quote für den geförderten Eigenheimbau wird erhöht und der Schwellenwert für die Anwendbarkeit herabgesetzt. Statt bisher 25 % sind künftig 30 % der neu geschaffenen Wohnbauflächen sind für den geförderten Eigenheimbau vorzusehen. Die Quote wird angewendet, wenn das Baugebiet mindestens zwölf Doppelhaushälften oder Reihenhäuser umfasst. Sie gilt analog für Baugebiete, die mindestens zwölf freistehende Einfamilienhäuser umfassen.
- Der Fraktionsantrag Nr. 096/2022 der SPD-Fraktion sowie die Anträge Nr. 047/2023 und 168/2024 der Erlanger Linke sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen
mit 8 gegen 6

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Vorsitzende Herr Volleth schlägt vor, die Beschlussfassung zu vertagen. Dies wird mit 6:8 Stimmen im Ausschuss und 0:8 Stimmen im Beirat abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

- Der Schwellenwert für geförderten Mietwohnungsbau bei der Schaffung oder Erweiterung von Baurecht für Wohnraum wird herabgesetzt. In Zukunft soll ein Anteil von 30 % der neu ausgewiesenen Geschossfläche im Geschosswohnungsbau für den geförderten Mietwohnungsbau gesichert werden, wenn das Baugebiet mindestens zwölf Geschosswohnungen umfasst.
- Die Quote für den geförderten Eigenheimbau wird erhöht und der Schwellenwert für die Anwendbarkeit herabgesetzt. Statt bisher 25 % sind künftig 30 % der neu geschaffenen Wohnbauflächen sind für den geförderten Eigenheimbau vorzusehen. Die Quote wird angewendet, wenn das Baugebiet mindestens zwölf Doppelhaushälften oder Reihenhäuser umfasst. Sie gilt analog für Baugebiete, die mindestens zwölf freistehende Einfamilienhäuser umfassen.
- Der Fraktionsantrag Nr. 096/2022 der SPD-Fraktion sowie die Anträge Nr. 047/2023 und 168/2024 der Erlanger Linke sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 15

611/225/2025

Städtebauliche Einbindung Hochwasserschutz Schwabach; Platzgestaltung Haagstraße

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg beabsichtigt u. a. im Umfeld der Essenbacher Brücke Hochwasserschutzmaßnahmen an der Schwabach durchzuführen. Die Stadt Erlangen ist an dem Projekt zu 50 % beteiligt (siehe Vorlage 31/285/2025).

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Gewässers ist die gestalterische Einbindung der technischen Bauwerke erforderlich. Hieraus ergeben sich Chancen die Schaffung eines attraktiven Aufenthaltsbereichs mit Gewässerbezug, wie er in Erlangen derzeit nicht besteht.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Stadtrat hat die Verwaltung am 26.09.2024 beauftragt, die Möglichkeiten für einen Aufenthaltsplatz mit Zugang zum Gewässer sowohl nördlich als auch südlich der Schwabach an der Essenbacher Brücke planerisch zu untersuchen (siehe Vorlage 611/208/2024/1) und die Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 EUR zum Haushalt 2026 anzumelden. Im Zuge der Haushaltskonsolidierung soll die Vorentwurfsplanung nun intern erstellt werden. Die mit o. g. Vorlage angekündigte Anmeldung von Haushaltsmittel für 2026 wird daher nicht weiterverfolgt.

Der aktuelle Stand des planerischen Konzepts ist in Anlage 1 dargestellt. Es sieht einen abgetreppten Zugang zu einer tieferliegenden Platzebene knapp oberhalb des Gewässervorlandes vor. Die erforderliche Höhe des Hochwasserschutzes wird integriert in die Sitzstufen erreicht und damit nicht im Stadtbild wahrnehmbar. Im Bereich der Sitzstufen und auf Bestandsniveau sind flächige Entsiegelungen vorgesehen.

Auf der Nordseite des Gewässers wird das Motiv der Sitzstufen aufgegriffen und eine terrassenartige Situation zu Füßen der bestehenden Esche ausgestaltet. Auch hier wird die notwendige Höhe über die Stufenanlage und den Anschluss an das vorhandene Gelände erzielt. Die vorgesehenen Maßnahmen zu beiden Seiten des Gewässers stellen eine gestalterische Klammer dar und sollen in Form und Materialität gemeinsam entwickelt werden.

In die Weiterentwicklung des Konzepts sind insbesondere die Ergebnisse einer dendrologischen Begutachtung des Baumbestands im Herbst 2024 eingeflossen. Um die, die Situation prägende, Platane im Nordwesten des Platzes erhalten zu können, wurde die Begrenzungsmauer an deren Wurzelraum angepasst. Die barrierefreie Erreichbarkeit der unteren Ebene wie auch der Zugang zum Gewässer am Nordufer wurden zugunsten des Baumerhalts aufgegeben.

Der Verlauf der Hochwasserschutzmauer (rote Linie in Anlage 1) wurde bereits mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt und wird entsprechend in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Wasserwirtschaftsamt leitet voraussichtlich in Kürze das Planfeststellungsverfahren für den Hochwasserschutz an der Schwabach ein. Als Teil dieser Maßnahmen werden die Schutzmauern erstellt. Diese bilden den Rahmen für die spätere Oberflächen- und Freiraumgestaltung.

Seitens der Stadt Erlangen wird parallel die Freiraumplanung weiterentwickelt. Die Verwaltung prüft zudem die zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Die Stadtratsmitglieder Frau Wunderlich und Herr Thurek beauftragen die Verwaltung Planungen zur nördlichen Variante vorzulegen. Hierüber besteht Einvernehmen.
Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, westlich der Essenbacher Brücke attraktive Aufenthaltsbereiche am Ufer der Schwabach zu planen. Als Grundlage dient das Konzept in Anlage 1.

Die Umsetzung der Freiraumgestaltung erfolgt im Anschluss an die Maßnahmen des Wasserwirtschaftsamts zum Hochwasserschutz an der Schwabach.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Stadtratsmitglieder Frau Wunderlich und Herr Thurek beauftragen die Verwaltung Planungen zur nördlichen Variante vorzulegen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, westlich der Essenbacher Brücke attraktive Aufenthaltsbereiche am Ufer der Schwabach zu planen. Als Grundlage dient das Konzept in Anlage 1.

Die Umsetzung der Freiraumgestaltung erfolgt im Anschluss an die Maßnahmen des Wasserwirtschaftsamts zum Hochwasserschutz an der Schwabach.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 16

614/091/2024

Radwegeführung am Schloßplatz im Zuge der Schlosssanierung, Antrag Nr. 90/2024 der Grünen Liste und Antrag Nr. 179/2024 des Stadtteilbeirates Innenstadt

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag Nr. 90/2024 der Grünen Liste und dem Antrag Nr. 179/2024 des Stadtteilbeirates Innenstadt wurde beantragt, dass zwischen der Universitätsstraße und der Wasserturmstraße / nördlicher Hauptstraße eine sichere und gut befahrbare Radroute einzurichten und deutlich auszuschildern ist bzw. dass die aktuell unterbrochene Radachse in Nord-Süd Richtung zwischen Halbmondstraße und Apfelstraße wieder geschlossen wird. Dabei sollte seitens der Verwaltung geprüft werden, ob dafür eine Teilfläche des Schloßplatzes verwendet werden kann und für Veranstaltungen dann nur eine geringere Fläche genutzt werden kann. Alternativ sollte geprüft werden, ob die Freigabe des Radverkehrs durch den Schloßgarten oder die Hauptstraße für den Zeitraum der langjährigen Sanierung des Schlosses erfolgen kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zunächst ist festzuhalten, dass es **faktisch keine gut geeignete Umleitungsrout**e zur Radweghauptroute gibt. Jede Alternative hat mehr oder minder große Nachteile, sodass bisher bewusst auf die Ausschilderung einer Umleitungsrout verzichtet wurde. Dies ermöglicht dem Radfahrenden die Umleitungsrout selbst zu wählen und während der freigegebenen Zeiten die Fußgängerzone zu durchqueren.

Es wird davon ausgegangen, dass die Masse der Radfahrenden die gewohnte Strecke weiterfährt oder alternativ direkt durch die Fußgängerzone (von 10:30 Uhr bis 18:30 Uhr nicht erlaubt) fährt. Ebenso wird angenommen, dass - unabhängig von der gewählten Umleitungsrout - eine Umleitung nur bei einer vollständigen physischen Sperrung der Durchfahrt am Schloßplatz genutzt wird.

Empfohlen wird deshalb, den Radverkehr wie gewohnt entlang des östlichen Randes des

Schloßplatzes zu führen (vgl. Anlage 3). Durch diese Führung muss die Veranstaltungsfläche auf dem Schloßplatz entsprechend verkleinert werden.

Im Bereich der Baustelle des Schlosses ist die Führung des Radweges um wenige Meter, derzeit 3,50m, nach Westen zu versetzen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Baustelleneinrichtungfläche sich in der Größe verändern kann und dann die Radverkehrsführung noch weiter in den Schloßplatz hineinragen könnte. Es ist aber auch eine geringere Flächeninanspruchnahme denkbar.

Damit einher geht eine erhebliche Verkleinerung der Veranstaltungsflächen auf dem Schloßplatz (um ca. 3,50 m Breite, ca. 180 m² Fläche von ca. 1.900 m², siehe Anlage 3). Die Verkleinerung um 180m² entspricht einen Verlust von ca. 9,5 % der bisher verfügbaren Flächen.

Der Großteil der Veranstaltungen nutzt die Fläche voll aus (Frühlingsfest, Waldweihnacht, Comic-Salon, SchlossStrand). Inwieweit Veranstalter künftig - auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten - bereit sein werden, ihre Veranstaltungen in den nächsten Jahren in kleinerem Format durchzuführen, kann seitens der Verwaltung nicht beurteilt werden. Im Innenstadtbereich stehen keine gleichwertigen Flächen für größere Veranstaltungen zur Verfügung. Als Folge davon wäre es möglich, dass manche Veranstaltungen veranstalterseitig abgesagt werden.

Veranstaltungen sind mit der bisherigen Veranstaltungsfläche bereits bis zum 9. Juni 2025 genehmigt worden. Weitere Veranstaltungen wurden zwar noch nicht genehmigt, werden aber derzeit mit der bisherigen Veranstaltungsfläche geplant, weswegen empfohlen wird, die Radwegeführung zwar zeitnah herzustellen (mittels Markierungen), die Veranstaltungen aber bis Ende August 2025 in der vollen Größe zu genehmigen und erst danach die Flächen zu reduzieren. Für die Monate Juli und August 2025 ist der SchlossStrand und der Augustmarkt bereits in der Planung, wobei der SchlossStrand die komplette Fläche benötigt (bis Mitte August). In der Planung des Augustmarktes ist die Führung des Radverkehrsachse bereits berücksichtigt.

Eine kurzfristige vollständige Umsetzung, das heißt eine sofortige Verkleinerung aller Veranstaltungen, kann seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden. Dies brächte einerseits größere Schwierigkeiten für die Veranstalter mit sich und für die Stadt Erlangen ein Prozess- und Kostenrisiko, soweit die Veranstaltungen bereits genehmigt sind. Für diese Veranstaltungstage wird empfohlen, die Radverkehrsführung aufzulösen mittels Beschilderung (Durchfahrt Schloss gesperrt) und auf die weitere Ausweisung einer Umleitungsrouten zu verzichten.

Da die Feuerwehr den Norden Erlangens über die Hauptstraße erschließt, ist eine Einengung der Hauptstraße nicht möglich.

Die Route entlang des Schloßplatzes ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (keine Geschwindigkeitsbegrenzung, jedoch Rücksichtnahmepflicht auf den Fußgänger sowie Gefährdungs- und Behinderungsverbot).

Weitere umsetzbare Möglichkeiten:

1. Führung über den östlichen Rand des Schloßplatzes mit Verschwenk des Feuerwehrdurchfahrtsbereiches bei einer Verkleinerung des Marktplatzes:
Die Radverkehrsführung wird über den östlichen Rand des Schloßplatzes geführt. Der Bereich für die Durchfahrt der Feuerwehr wird, falls Veranstaltungen auf dem Schloßplatz stattfinden, nicht sichtbar um ca. 4m nach Westen verschwenkt (vgl. Anlage 4). Hierbei würde die Veranstaltungsfläche auf dem Schloßplatz nicht oder nur geringfügig verkleinert werden müssen, da die Veranstaltungsfläche insgesamt dann in die Hauptstraße hineinragen würde. Auf der Marktplatzfläche fehlen dann ca. 225m², dort stehen üblicherweise die erste Reihe der Marktstände, die dann entsprechend zurückgesetzt werden müssen. In diesem Falle müsste auch die für die Marktstände erforderliche Infrastruktur angepasst werden. Des Weiteren könnten, sofern im Winter die Eisbahn weiterhin aufgebaut wird, mehrere Markthändler*innen mangels Ausweichflächen nicht am Wochenmarkt teilnehmen. An Samstagen beträfe dies mind. 6 Stände (entspricht 17 %). Die Route entlang des Schloßplatzes ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (keine Geschwindigkeitsbegrenzung, jedoch Rücksichtnahmepflicht auf den Fußgänger sowie Gefährdungs- und Behinderungsverbot).

2. Führung über dem Schloßplatz mit Ausnahme an den Veranstaltungstagen:
Die Radverkehrsführung über den östlichen Rand des Schloßplatzes wird, falls Veranstaltungen auf dem Schloßplatz stattfinden, temporär aufgehoben. In dieser Zeit kann eine Umleitungsbeschilderung mittels Klappbeschilderungen erfolgen. Vorteil bei dieser Variante wäre, dass die Streckenführung den Radfahrenden bekannt ist und die Veranstaltungen auf dem Schloßplatz nicht durch eine Flächenverkleinerung beeinträchtigt werden würden. Nachteil ist hierbei der Aufwand (Betätigung der Klappbeschilderung durch Amt 66).
Als Umleitungsrouten wäre für diesen Fall die Strecke Hauptstraße/ Heuwaagstraße/ Goethestraße/ Südliche Stadtmauerstraße möglich.
Hinzuweisen wäre darauf, dass die Umleitungsrouten mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h befahren werden darf, während die Fußgängerzone mit Schrittgeschwindigkeit durchquert werden muss. Die Route entlang des Schloßplatzes wäre als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (keine Geschwindigkeitsbegrenzung, jedoch Rücksichtnahmepflicht auf den Fußgänger sowie Gefährdungs- und Behinderungsverbot).
3. Ganzjährige Umleitung über den Hugentottenplatz/ Goethestraße/ Südliche Stadtmauerstraße:
Umleitungsrouten wäre die Hauptstraße/ Heuwaagstraße/ Goethestraße/ Südliche Stadtmauerstraße
Die Verkehrssituation ist aufgrund von starkem Busverkehr, dem Durchfahrtsverbot am Bahnhofplatz und starkem Fußgängerverkehr im Bereich des Bahnhofplatzes generell unübersichtlich. Nachdem der Radverkehr in der Goethestraße jedoch nur geradeaus bis zur Südlichen Stadtmauerstraße fährt, dort abbiegt und dann auf die gewohnte Route zurückgeführt wird, ist die Route zwar nicht komfortabel, aber von einem durchschnittlichen Radfahrenden gut zu bewältigen. Insbesondere sind durch den Radfahrenden keine schwierigen Abbiegeverfahren nötig, da die Südliche Stadtmauerstraße nur wenig Verkehr aufweist.
Aufgrund des erheblichen Busverkehrs und der besonderen Querungssituation am Bahnhofplatz wird diese Variante aufgrund erheblicher Sicherheitsbedenken seitens der Verwaltung nicht empfohlen.
Die Strecke darf mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h befahren werden.

Nicht umsetzbare Möglichkeiten:

- Umleitung über den Marktplatz/ Dreikönigstraße:
Umleitungsrouten wäre Hauptstraße/ Heuwaagstraße/ Dreikönigstraße/ Marktplatz/ Schloßplatz, alternativ Einhornstraße/ Hugentottenplatz
Aufgrund der laufenden Großbaustelle in der Paulistraße (auch ehemaliges Dienstgebäude des Landratsamtes ERH, Ende wahrscheinlich Ende 2025) und der darauffolgenden Baustelle in der Dreikönigstraße (ehemaliges Dienstgebäude des Landratsamtes ERH, Baubeginn vermutlich nach Ende der Baustelle in der Paulistraße, Dauer ca. 2- 3 Jahre) wird der Bereich Marktplatz/ Paulistraße/ Dreikönigstraße in den kommenden Jahren in erheblichem Maß mit Lkw-Verkehr frequentiert sein. Zudem sind tageweise Vollsperrungen für die Baustelle in der Dreikönigstraße zu erwarten. Der Marktplatz wird zudem von Kfz befahren, die aus einer privaten Tiefgarage ein- und ausfahren. Die Außenbestuhlungen am Marktplatz engen den verfügbaren Straßenraum ein, ebenso die Warenauslagen der Norma. Zudem findet am Marktplatz auch der Lieferverkehr der Norma statt. Des Weiteren finden diverse Veranstaltungen auch auf dem Marktplatz statt (bspw. Erlangen On Ice), die auch die Seitenwege des Marktplatzes betreffen. Hier ist vorrangig der Wochenmarkt zu erwähnen und der damit verbundene Kfz- und Fußverkehr. Die Seitenwege des Marktplatzes sind an Veranstaltungstagen hoch frequentiert. An den Tagen mit Veranstaltungen ist zudem die Überfahrt über die Fußgängerzone aufgrund der hohen Fußgängerzahlen konfliktträchtig.
Die Heuwaagstraße und die Dreikönigstraße dürfen mit max. 20km/h befahren werden, der

Marktplatz und der Schloßplatz ist als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (keine Geschwindigkeitsbegrenzung, jedoch Rücksichtnahmepflicht auf den Fußgänger sowie Gefährdungs- und Behinderungsverbot).

Zur alternativen Variante über die Einhornstraße ist hinzuzufügen, dass die Einhornstraße eng ist und durch Außenbestuhlungen, parkende Kfz und abgestellte Fahrräder nicht viel Verkehrsraum übrig bleibt.

Die Einhornstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich, die Fußgängerzone am Hugenottenplatz ist mit Schrittgeschwindigkeit zu durchqueren.

Im Ergebnis ist die Strecke eng und unübersichtlich. An etlichen Tagen könnte die Strecke an bestimmten Stellen (z. B. bei Erlangen on Ice) nicht oder nur mit Schwierigkeiten befahrbar sein.

Die Umleitungsrouten kann daher nicht genutzt werden.

- Umleitung über den Hugenottenplatz/ Richard-Wagner-Straße/ Goethestraße:
Umleitungsstrecke wäre Hauptstraße/ Heuwaagstraße/ Goethestraße/ Richard-Wagner-Straße/ Hugenottenplatz.
Die Verkehrssituation ist aufgrund von starkem Busverkehr, Durchfahrtsverbot am Bahnhofplatz und starkem Fußgängerverkehr im Bereich des Bahnhofplatzes generell unübersichtlich. Eine sichere Führung des Radverkehrs über die Richard-Wagner-Straße ist aufgrund der hohen Busfrequenz und der dortigen Bushaltestellen schwierig. Der Knoten nördlicher Bahnhofplatz/Goethestraße wird durch den zusätzlichen Radverkehr, der in die bzw. aus der Richard-Wagner-Straße abbiegt, als Gefahrenstelle eingeschätzt. Die Strecke kann weitgehend mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h befahren werden, die Fußgängerzone am Hugenottenplatz ist mit Schrittgeschwindigkeit zu durchqueren.
Die Strecke ist als Umleitung daher ungeeignet.
- Durchfahrt durch den Schloßgarten:
Ausweislich den § 1 Abs. 2, dem § 2 und dem § 3 Abs. 3 der Satzung für die Schloßgartenbenützung ist der Schloßgarten eine der Erholung und Ruhe dienende öffentliche Einrichtung, der während der Öffnungszeiten zur allgemeinen Benützung durch Fußgänger zur Verfügung steht. Das Fahrradfahren ist dort verboten und nach § 4 Abs. 1 Nr. 4 der Satzung für die Schloßgartenbenützung bußgeldbewehrt.
Der Schloßgarten ist in der Zeit von 20:00 Uhr - 6:00 Uhr geschlossen. Durch die dauerhafte Öffnung des Schloßgartens wäre zu erwarten, dass hier sicherheitsrechtliche Probleme für die Ordnungs- und Polizeibehörden entstehen. Zudem wäre hier die Satzung für die Schloßgartenbenützung zwingend zu ändern.
Ab 2026 soll der Schloßgarten zudem als Baustelleneinrichtungsfläche für die Schlosssanierung genutzt werden (Dauer ca. 4 Jahre).
Die Umleitung für den Radverkehr durch den Schloßgarten zu führen, scheidet daher aus.
- Durchfahrt durch die Hauptstraße:
Radverkehr in der Hauptstraße ist bereits jetzt während der Lieferverkehrszeiten (18:30 Uhr – 10:30 Uhr) für den Radverkehr freigegeben. Der Radverkehr hat dort Schrittgeschwindigkeit zu fahren (Erläuterung Nr. 2 zu Z 242.1 StVO i. V. m. Nr. 2 zu Z 239 StVO). Dies ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde eine angemessene Anordnung. Bei einer generellen Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr würden sich die bereits vorhandenen Konfliktpotenziale zwischen Radfahrer und Fußgängern sowie die damit verbundene Unfallgefahren erheblich steigern. Diese Konflikte gibt es bereits jetzt, sowohl während der Zeiten, in der der Radverkehr freigegeben ist, als auch durch illegale Durchfahrten außerhalb der freigegebenen Zeiten. Eine Freigabe der Fußgängerzone würde zu einer erheblichen Gefährdung der Fußgänger führen und den Charakter der Fußgängerzone nachhaltig verändern. Anzumerken ist, dass während der letzten drei Jahre in der Zeit zwischen 18:30 Uhr - 10:30 Uhr 6 Unfälle mit Personenschaden und 3 Unfälle mit Sachschaden polizeilich erfasst wurden. Während der Zeit von 10:30 Uhr -

18:30 Uhr, in der das Radfahren verboten ist, wurden 8 Unfälle mit Personenschaden und 4 Unfälle mit Sachschaden polizeilich erfasst. Durch eine dauerhafte Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr ist von einer Steigerung der Unfallzahlen auszugehen. Die Fußgängerzone ist durchgängig mit Schrittgeschwindigkeit zu befahren. Die Variante zur dauerhaften Durchfahrt des Radverkehrs durch die Fußgängerzone wird deshalb seitens der Verwaltung und der Polizei vehement abgelehnt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Variante mit der Durchfahrt an der östlichen Schloßplatzseite gemäß Anlage 3 wird daher von der Verwaltung empfohlen. Die damit einhergehende Verkleinerung der Schloßplatzfläche erfolgt im Benehmen mit den Ämtern 23 und 33. Eine dauerhafte Umsetzung für alle Veranstaltungen könnte ab Mitte August 2025 erfolgen.

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 (Übernahme der anfallenden Kosten von ca. 850 € durch StBA wird angestrebt)
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Dr. Richter wünscht sich eine frühestmögliche Umsetzung der geplanten Radwegführung. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Im Zuge der Sanierung des markgräflichen Schlosses wird der Radverkehr wie bisher am östlichen Rand des Schloßplatzes geführt. Für Veranstaltungen, die auf dem Schloßplatz stattfinden, steht dann nur eine verkleinerte Veranstaltungsfläche zur Verfügung.

Die Anträge Nr. 90/2024 der Grünen Liste und Nr. 179/2024 des Stadtteilbeirates Innenstadt sind damit abschließend bearbeitet. Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt (Nr.12), Nord-Süd-Fahrradwegverbindung am Schloßplatz, ist damit ebenfalls abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Dr. Richter wünscht sich eine frühestmögliche Umsetzung der geplanten Radwegführung. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Ergebnis/Beschluss:

Im Zuge der Sanierung des markgräflichen Schlosses wird der Radverkehr wie bisher am östlichen Rand des Schloßplatzes geführt. Für Veranstaltungen, die auf dem Schloßplatz stattfinden, steht dann nur eine verkleinerte Veranstaltungsfläche zur Verfügung.

Die Anträge Nr. 90/2024 der Grünen Liste und Nr. 179/2024 des Stadtteilbeirates Innenstadt sind damit abschließend bearbeitet. Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt (Nr.12), Nord-Süd-Fahrradwegverbindung am Schloßplatz, ist damit ebenfalls abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 17

614/093/2025

"Grünpfeil für den Radverkehr", Antrag Nr. 172/2024 der Grünen Liste Stadtratsfraktion

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 172/2024 wurde durch die Stadtratsfraktion der Grünen Liste beantragt, die 28 Standorte aus der Vorschlagsliste des ADFC (Anlage 2) auf die Möglichkeit der Anbringung des Zeichens 721, Grünpfeilschild mit Beschränkung auf den Radverkehr, zu prüfen und im Falle der Ablehnung diese zu begründen.

Das Zeichen 721 erlaubt das Abbiegen für Radfahrer trotz einer roten Lichtsignalanlage (ausschließlich aus dem rechten Fahrstreifen) nach dem Anhalten. Ein Abbiegen ohne Anhalten stellt einen Rotlichtverstoß dar. Nach dem Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (Quelle: Kap. 7.2, Pilotversuch des Rechtsabbiegens von Rad Fahrenden bei Rot) beachteten lediglich 6% der rechtsabbiegenden Radfahrenden das Anhaltegebot.

Im Ergebnis bringt somit die Anordnung eines Grünpfeils, beschränkt auf den Radverkehr, keine

Erhöhung der Verkehrssicherheit. Eine Legalisierung des Fahrverhaltens der meisten Radfahrenden, nämlich ohne anzuhalten rechts abzubiegen, tritt ebenfalls nicht ein.

Voraussetzung für die Anbringung des Grünpfeiles, beschränkt auf den Radverkehr, ist eine lichtzeichengeregelte Kreuzung oder Einmündung. Die Anbringung an einer Fußgängerlichtsignalanlagen scheidet generell aus. Ebenso scheidet das Abbiegen in andere Straßenteile aus.

Soweit der Radverkehr die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten hat, dürfen Radfahrende auch aus einem am rechten Fahrbahnrand befindlichen Radfahrstreifen oder aus straßenbegleitenden, nicht abgesetzten, baulich angelegten Radwegen abbiegen (§ 37 Abs 2 Nr. 1 Satz 10 StVO). Der Radfahrende muss sich auf der Fahrbahn befinden oder auf einem Radweg, der sich im Geltungsbereich der Lichtsignalanlage befindet (vgl. Ausführungen BV 614/078/2023). Dazu muss eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen sein.

In dem Kap. XI und XII der VwV zu § 37 Abs. 2, zu Nrn. 1 und 2 StVO hat der Gesetzgeber die Einsatzbereiche für Grünpfeilschilder geregelt und die Anordnung eines Grünpfeilschildes an einer Vielzahl von Voraussetzungen geknüpft.

Folgende Voraussetzungen sind zwingend einzuhalten:

1. Rechtsabbieger müssen, um ihre Sorgfaltspflichten erfüllen zu können, eine ausreichende Sicht auf Fußgänger und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Verkehrsrichtungen haben. Hier empfiehlt die BaSt eine Sichtweite von 30m ab 1 Meter hinter der Haltlinie.
2. Nicht, wenn dem Gegenverkehr ein konfliktfreies Linksabbiegen signalisiert wird. Dem Linksabbieger im Gegenverkehr darf kein konfliktfreies Linksabbiegen mittels eines Pfeils **vor** der Kreuzung signalisiert werden. Konfliktfrei bedeutet, dass sich Fahrlinien der Fahrzeuge nicht schneiden dürfen.
3. Nicht, wenn dem entgegenkommenden Linksabbieger der grüne Pfeil nach der Kreuzung signalisiert wird.
4. Nicht, wenn Pfeile in den für den Rechtsabbieger gültigen Lichtzeichen die Fahrtrichtung vorschreiben.
5. Nicht, wenn Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen.
6. Nicht, wenn mehrere Rechtsabbiegestreifen zur Verfügung stehen. Hierzu zählt auch ein nichtbenutzungspflichtiger Hochbordradweg, der als zweiter Fahrstreifen hinzuzurechnen ist, sofern sich der Hochbordradweg im Geltungsbereich der Lichtsignalanlage befindet.
7. Nicht, wenn die Lichtsignalanlage überwiegend zur Schulwegsicherung dient.
8. Nicht wenn sich im unmittelbaren Bereich des rechtsabbiegenden Fahrverkehrs eine Aufstellfläche für das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung befindet.
9. An Kreuzungen und Einmündungen, die häufig von seh- oder gehbehinderten Personen überquert werden, soll die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden. Ist sie ausnahmsweise an Kreuzungen oder Einmündungen erforderlich, die häufig von Blinden oder Sehbehinderten überquert werden, so sind Lichtsignalanlagen dort mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.
10. Bei Knotenpunktzufahrten mit Grünpfeil ist das Unfallgeschehen regelmäßig mindestens anhand von Unfallsteckkarten auszuwerten. Im Falle einer Häufung von Unfällen, bei denen der Grünpfeil ein unfallbegünstigender Faktor war, ist der Grünpfeil zu entfernen, soweit nicht verkehrstechnische Verbesserungen möglich sind.
11. Nicht, wenn bei allgemein hohem Radverkehrsaufkommen der Anteil des geradeaus fahrenden Radverkehrs den Anteil des nach rechts abbiegenden Radverkehrs erheblich übersteigt und die Verkehrsfläche ein sicheres Überholen des wartenden Radverkehrs nicht gewährleistet. Hier bedarf es zur Beurteilung einer Verkehrszählung.
12. Nicht, wenn der nach rechts abbiegende Radverkehr in der Knotenpunktzufahrt auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240) oder einem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg geführt wird (Zeichen 239 in Verbindung mit Zusatzzeichen 1022-

- 10).
13. Nicht, wenn keine deutliche Abgrenzung des baulich angelegten Radweges von dem daneben befindlichen Gehweg, der sich in der Straße befindet, in die eingebogen wird, vorhanden ist oder keine hinreichend großen Warteflächen für zu Fuß Gehende vorhanden sind.
Entsprechendes gilt bei Vorliegen eines getrennten Rad- und Gehweges (Zeichen 241).
14. Nicht bei allgemein hohem Verkehrsaufkommen (ca. 1000 Kfz in eine Fahrtrichtung).
Bei allgemein hohem Verkehrsaufkommen besteht für den einbiegenden Radverkehr nur selten die Möglichkeiten zum Einbiegen. Es wird erwartet, dass sich aus der geringen Rotlichtakzeptanz bei hohem Verkehrsaufkommen eine erhöhte Anzahl an Gefahrensituationen ereignen werden. Als Folge davon ist an stark befahrenen Kreuzungen bzw. Einmündungen mit einer nichtakzeptablen Steigerung der Unfallraten zu rechnen.
Auch hier bedarf es zur Beurteilung einer Verkehrszählung.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Vielzahl der Ausschlussgründe führen - vereinfacht ausgedrückt - zu dem Ergebnis, dass die Anordnung von Grünpfeilschildern, beschränkt auf den Radverkehr, nur an max. mittelmäßig befahrenen Kreuzungen mit einer einfach aufgebauten Lichtsignalanlage möglich ist.
In dem Antrag wurden 28 Fahrbeziehungen (Anlage 2 – Vorschlagsliste des ADFC) genannt. Davon wurden an 2 Standorten das Zeichen 721 bereits angeordnet und angebracht. 7 Standorten sind noch zu prüfen, 20 Standorte sind abzulehnen.
Die Verwaltung hat zudem 25 weitere mögliche Standorte (Anlage 4) gelistet, von denen 8 noch zu prüfen sind. 17 Standorte sind bereits ausgeschieden.
Für die abschließende Prüfung der übrigen Standorte müssen aktuelle Verkehrszahlen erhoben werden, sowie Stellungnahmen der Polizei und des Blindenbundes berücksichtigt werden, um eine abschließende, rechtssichere und verkehrssichere Entscheidung treffen zu können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach der Anbringung der Grünpfeile (sowohl allgemein als auch beschränkt auf den Radverkehr) sind diese Kreuzungen regelmäßig auf das Unfallgeschehen zu prüfen (vgl. Nr.10), wobei sich in der Vergangenheit an Kreuzungen und Einmündungen mit Grünpfeilen kein signifikantes Unfallgeschehen ereignet hat.

Nachdem Grünpfeile, beschränkt auf den Radverkehr, weder zur Verkehrssicherheit noch zu einer signifikanten Verringerung der Rotlichtverstöße beitragen, ist eine verkehrliche Notwendigkeit nicht gegeben.

Die Verwaltung plant, dass die Prüfung der 15 weiteren Standorte im Laufe des Jahres 2026 vorgenommen werden. Sofern Anordnungen möglich sind, werden diese danach erfolgen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 172/2024 der Grünen Liste ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 172/2024 der Grünen Liste ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 5 gegen 0

TOP 18

614/095/2025

**Ausweitung/ Einrichtung Tempo 30 in der Komotauer Straße, Antrag Nr. 175/2024
des Stadtteilbeirates Süd**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Komotauer Straße ist nach den jetzigen Regelungen der Straßenverkehrsordnung nicht möglich.

Folgende Regelungen der Straßenverkehrsordnung wurden geprüft:

1. Tempo 30-Zone (§ 45 Abs. 1c StVO)

Generell können Tempo 30-Zonen nur in Wohngebieten und ähnlichen Gebieten angeordnet werden. Sie dürfen sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs erstrecken. Daneben ist ein leistungsfähiges innerörtliches Vorfahrtsstraßennetz sicherzustellen. Der Durchgangsverkehr darf nur von geringer Bedeutung sein. Nördlich der Komotauer Straße befindet sich ein Wohngebiet, südlich der Komotauer Straße das Siemens-Sportgelände. Eine Erhebung aus dem Jahr 2024 ergab, dass täglich ca. 2.300 Kfz die Straße durchquert haben, von denen ein erheblicher Teil Durchgangsverkehr ist. Zudem ist die Komotauer Straße nicht Teil des Wohngebietes. Daneben ist die Komotauer Straße eine der wenigen Vorfahrtstraßen in Ost-West-Richtung in diesem Gebiet (neben der Schenkstraße), weswegen auf die Vorfahrtstraße nicht verzichtet werden kann. Daneben bündeln Vorfahrtstraßen den Verkehr und entlasten damit die angrenzenden Wohngebiete. Wenn die Vorfahrtsstraße aufgehoben werden sollte (stattdessen Rechts-vor-Links Regelung), ist zu erwarten, dass sich der Verkehr in das angrenzende Wohngebiet verlagert. Im Ergebnis ist die Ausweisung der Komotauer Straße als Zone - 30 nicht möglich.

2. 30 km/h Streckenverbot aufgrund einer besondere Gefahrenlage (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO)

Für die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h bestehen sehr enge gesetzliche Voraussetzungen. Ein Streckenverbot kann nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund einer besonderen Gefahrenlage zwingend notwendig ist (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). In der Komotauer Straße gibt es keine besondere Gefahrenlage, insbesondere ist die Komotauer Straße unfalltechnisch unauffällig, weshalb die Anordnung unzulässig ist.

3. 30 km/h Streckenverbot aufgrund des Ausnahmekataloges des § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO

Ein Lückenschluss nach Satz 4 Nr. 4 ist nicht ersichtlich. Eine innerörtliche streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nach Satz 4 Nr. 6 scheidet ebenfalls aus. Der hochfrequentierte Schulweg ist nicht existent, die Komotauer Straße ist im aktuellen Schulwegplan der Friedrich-Rückert-Schule nicht als Schulweg ausgewiesen ist. Ebenso verfügt die Siemens Kindertagesstätte nicht über einen unmittelbaren Zugang zur Straße, weshalb eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h nicht möglich ist.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Wening stellt den Änderungsantrag: „Die Verwaltung wird beauftragt in der Komotauer Straße eine Tempo 30 Zone einzuführen.

Abstimmung über den Änderungsantrag:

im Ausschuss mit 3:11 abgelehnt, im Beirat mit 2:3 abgelehnt

Abstimmung über die Vorlage der Verwaltung:

im Ausschuss mit 9:5 angenommen, im Beirat mit 3:2 angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 175/2024 des Stadtteilbeirates Süd ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 9 gegen 5

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Wening stellt den Änderungsantrag: „Die Verwaltung wird beauftragt in der Komotauer Straße eine Tempo 30 Zone einzuführen.

Abstimmung über den Änderungsantrag:

im Ausschuss mit 3:11 abgelehnt, im Beirat mit 2:3 abgelehnt

Abstimmung über die Vorlage der Verwaltung:

im Ausschuss mit 9:5 angenommen, im Beirat mit 3:2 angenommen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 175/2024 des Stadtteilbeirates Süd ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 3 gegen 2

TOP 19

31/275/2025

Umsetzung des Energienutzungsplans mit Schwerpunkt kommunaler Wärmeplan (ENP)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

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.

Die Maßnahme E1 – Masterplan Wärme ist eine der Leuchtturmaßnahmen und beinhaltet die Erstellung eines kommunalen Wärmeplans als strategisches Planungsinstrument für das Erreichen einer klimaneutralen Wärmeversorgung in Erlangen. Ein Energienutzungsplan (ENP) berücksichtigt neben dem Wärmesektor auch den Strombereich, welcher durch Elektromobilität, PV und Wärmepumpen an Bedeutung zunimmt und sich nicht vom Wärmesektor trennen lässt (Sektorenkopplung).

Zum Zeitpunkt der Beauftragung des ENP mit Schwerpunkt kommunale Wärmeplanung lag keine bundes- und bayerische gesetzliche Verpflichtung zur Erstellung eines Wärmeplans vor.

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie fördert die Erstellung von Energienutzungsplänen, so auch den ENP der Stadt Erlangen. Gegenüber dem Fördermittelgeber besteht eine Nachweispflicht über Beschluss und Veröffentlichung.

Seit Inkrafttreten des Wärmeplanungsgesetzes am 1. Januar 2024 sind Gemeinden zu einer kommunalen Wärmeplanung verpflichtet. Nach den bayerischen Ausführungsvorschriften gibt es keinen automatischen Bestandsschutz für Energienutzungspläne. Somit besteht für die Stadt Erlangen auch nach Fertigstellung des ENPs weiterhin die Pflicht zur Erstellung eines Wärmeplans.

Der vorliegende Energienutzungsplan kann erweitert werden, um die Vorgaben des Wärmeplanungsgesetzes zu erfüllen. Dieser ist gleichfalls zu beschließen und zu veröffentlichen sowie gegenüber der zuständigen Landesbehörde anzuzeigen. Die Mehrbelastung durch die kommunale Wärmeplanung wird durch den Freistaat mit einer Pauschale ausgeglichen (Konnexität).

Eine entsprechende Beauftragung des Dienstleisters ist erfolgt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Inhalte des Energienutzungsplans mit Schwerpunkt kommunaler Wärmeplan werden nachfolgend dargestellt und im Vortrag die zentralen Ergebnisse präsentiert.

In einer Bestandsanalyse wurden Daten zu Gebäude- und Energieinfrastruktur, Wärme- und Strombedarf in Erlangen erhoben und ausgewertet. Eine weitere Analyse beinhaltet die Potenziale an erneuerbaren Energien, nicht vermeidbarer Abwärme und Wärmebedarfsreduktion durch energetische Gebäudesanierung. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der

Analysen wurden Gebiete für grundsätzlich mögliche Wärmenetze (Eignungsgebiete) definiert. Dies erfolgte in Zusammenarbeit mit Fachakteuren aus der Erlanger Stadtgesellschaft.

Basierend auf den Eignungsgebieten und nutzbaren Potenzialen, wird in Zielszenarien 2030 und 2040 eine mögliche, klimaneutrale Wärmeversorgung im Zieljahr dargestellt. Mit einem Zielszenario werden quantitativ folgende Kernfragen beantwortet:

- Wo können künftig Nah- und Fernwärmenetze liegen?
- Wie lässt sich die Wärmeversorgung dieser Netze treibhausgasneutral gestalten?
- Wie viele Gebäude sollen bis zur Zielerreichung energetisch saniert werden?
- Wie kann die Wärmeversorgung für Gebäude erfolgen, die nicht an ein Wärmenetz angeschlossen werden können?

In Zusammenarbeit mit den Fachakteuren wurden Maßnahmen für die Zielerreichung erarbeitet, wie:

- Erstellung von Transformationsplänen für bestehende Fern- und Nahwärmenetze,
- Machbarkeitsstudien in Eignungsgebieten für neue Wärmenetze,
- Sicherstellung von Flächen zur Erzeugung erneuerbarer Energien,
- Erstellung treibhausgasneutraler Energieversorgungskonzepte in Gewerbegebieten,
- Erstellung eines Zukunftsplans Gasnetz,
- Verstärkung und Ausbau des Stromnetzes,
- Erstellung von Energetischen / Integrierten Quartierskonzepten,
- Intensivierung der Bewerbung der bestehenden Energieberatungsangebote,
- Dekarbonisierung der Energieversorgung kommunaler und öffentlicher Gebäude.

Adressat dieser Maßnahmen sind die Kommune, Wärme-, Strom- und Gasnetzbetreiber sowie öffentliche Gebäudeeigentümer*innen. Die Umsetzung muss umgehend beginnen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Ein Energienutzungsplan ist ein strategisches Planungsinstrument für die Kommune. Ein solcher führt nicht zu einer rechtlich verbindlichen Außenwirkung und begründet keine einklagbaren Rechte oder Pflichten. Die Übergangsfrist für den Heizungstausch nach dem Gebäudeenergiegesetz (GEG) wird durch diesen nicht verändert.

Der Energienutzungsplan liefert Informationen für Gebäudeeigentümer*innen zu Eignungsgebieten für Nah- und Fernwärmenetze und über nutzbare erneuerbare Energien. Diese unterstützen bei Entscheidungen über die zukünftige Heizungsart unter Berücksichtigung des GEG.

Die Adressaten der Maßnahmen erhalten Handlungsempfehlungen für die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung, die als Orientierung dienen und nicht verpflichtend sind. Die Kommune kann außerdem die Ergebnisse der Analysen nutzen, um die kommunalen Planungen und Handlungen auf das Ziel der treibhausgasneutralen Wärmeversorgung auszurichten.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Energienutzungsplan mit Schwerpunkt kommunaler Wärmeplan (ENP) in Erlangen wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Energienutzungsplan mit Schwerpunkt kommunaler Wärmeplan (ENP) in Erlangen wird beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 20

31/286/2025

Zweiter Statusbericht Klima-Aufbruch und weiteres Vorgehen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Fahrplan Klima-Aufbruch mit dem dazugehörigen Maßnahmenkatalog bildet die Grundlage des Handelns der Stadt Erlangen. Mit dem vorliegenden Statusbericht kommt die Stadtverwaltung ihrer regelmäßigen Berichtspflicht an die Mitglieder des Stadtrats nach (BV 31/163/2022). Der Bericht ist ein guter Ausgangspunkt, um das Vorgehen zu schärfen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der zweite Statusbericht zeigt: In den vergangenen Jahren wurden in Erlangen wichtige Schritte für den Klimaschutz unternommen. Seit Oktober 2024 sind die städtischen Energieberater*innen mit dem Klimamobil unterwegs. Sie kommen direkt in die Stadtteile zu den Menschen vor Ort und zeigen, wie mit erneuerbaren Energien und gut sanierten Gebäuden Energie gespart und das Klima geschützt werden kann. Die anlaufende Kommunikationskampagne zum Klima-Aufbruch soll zusätzlich Verständnis und Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen stärken, Erfolge sichtbar machen und zum Handeln motivieren (s. www.klima-aufbruch.de). In der „Allianz klimaneutrales Erlangen“ arbeiten Stadt, Wissenschaft und Wirtschaft – darunter FAU, Siemens, das Uniklinikum sowie viele weitere Erlanger Unternehmen und Akteure (s. www.klima-aufbruch.de/allianz) – eng zusammen, um CO₂-Emissionen zu senken. Auch die Stadtverwaltung hat sich neue Standards gesetzt, etwa mit dem Leitfaden für nachhaltige und energieeffiziente städtische Gebäude (BV 31/184/2023). Der Energienutzungsplan als wichtiges Instrument für die Energiewende ist erstellt und wird um die kommunale Wärmeplanung ergänzt. Die städtischen Töchter GEWOBAU und ESTW treiben die Entwicklung ebenfalls voran: GEWOBAU erhält europaweit Anerkennung für ihre seriellen Sanierungen. Der geplante Windpark Römerreuth der ESTW ist ein weiterer Schritt für mehr Unabhängigkeit von fossilen Energien. Das Engagement der Bürger*innen ist spürbar:

Der Ausbau der Photovoltaik hat rasant zugenommen und mit der Entscheidung für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) wurde eine wichtige Weiche für eine klimaschonende Mobilität gesetzt. Der Wandel ist im Gange und viele in Erlangen gehen diesen Weg aktiv mit.

Zum Zeitpunkt März 2025 war ein großer Teil der 41 Klima-Aufbruch-Maßnahmen in Umsetzung. Die Anlage „Detaillierter Umsetzungsstand 41 Klima-Aufbruch-Maßnahmen“ erlaubt einen tiefergehenden Blick auf jede Maßnahme mit ihren Teilmaßnahmen und den jeweils verantwortlichen Stellen. Es gab jedoch auch Rückschritte. So mussten die städtische Förderprogramme (S7) aufgrund der schwierigen Haushaltssituation 2024 eingestellt werden.

Insgesamt ist die Umsetzung der Maßnahmen vorangekommen. Wie eingangs beschrieben, konnten Strukturen aufgebaut und zum Teil auch verstetigt werden. Eine abschließende Schlussfolgerung zu allen 41 Maßnahmen ist noch nicht möglich, da zu sechs Maßnahmen Rückmeldungen ausstehen. Hierzu wird es einen gesonderten Bericht im Herbst 2025 geben.

Neben des Umsetzungsstands der Maßnahmen umfasst der zweite Statusbericht auch Informationen zu folgenden Punkten:

- Eingereichte Beiträge zum Klima-Aufbruch
- Erlangens Klimafolgekosten und CO₂-Restbudget
- Gesamtentwicklungen anhand ausgewählter Kennwerte
- Finanzielle und personelle Entwicklungen innerhalb der Stadtverwaltung

Nachfolgend werden die wesentlichen Aussagen hierzu zusammengefasst:

Eingereichte Beiträge zum Klima-Aufbruch

Die Beiträge von Unternehmen, Verbänden, Initiativen und anderen Organisationen zur Umsetzung des Klima-Aufbruchs spielen eine entscheidende Rolle für sein Gelingen. Die beteiligten Organisationen setzen die im Fahrplan Klima-Aufbruch entwickelten Maßnahmen aktiv um und erreichen durch ihre Netzwerke weitere Akteur*innen für die Klimaziele. Jährlich steigt die Anzahl der Beiträge an. Mittlerweile haben über 33 Organisationen ihre Beiträge auf www.klima-aufbruch.de veröffentlicht. Zu den Organisationen zählen große Arbeitgeber, aber auch Vereine und Initiativen wie der Turnverein 1848 e.V., das ZAM oder der Energiewende ER(H)langen e.V.

Erlangens Klimafolgekosten und CO₂-Restbudget

Die aktuellen Erlanger Energie- und CO₂-Bilanzen für 2021 und 2022 zeigen weiterhin hohe CO₂-Emissionen. Allein im Jahr 2022 wurden in Erlangen über 943.000 Tonnen CO₂ ausgestoßen. Damit verursachte Erlangen für die nachfolgenden Generationen - innerhalb eines Jahres - Klimafolgekosten in Höhe von 274 Millionen Euro.

Die anhaltend hohen CO₂-Emissionen betreffen auch das verbleibende Restbudget zur Einhaltung der 1,5°C-Grenze (BV 31/040/2020). Seit 2020 steht Erlangen ein Budget in Höhe von 3,4 Millionen Tonnen CO₂ zur Einhaltung der 1,5°C-Grenze zu. Nach drei Jahren verbleiben von den ursprünglichen 3,4 Millionen Tonnen nur noch 0,7 Millionen Tonnen CO₂. Es ist davon auszugehen, dass das Budget mittlerweile aufgebraucht ist.

Der CO₂-Restbudgetansatz ist jedoch die wesentliche Grundlage, um Fortschritte zu bewerten und Ziele zu setzen. Denn letztlich entscheidet die CO₂-Menge in der Atmosphäre darüber, wie stark sich die Erde weiter aufheizt. Der CO₂-Ausstoß soll zentrale Messgröße bleiben. Die weitere Arbeit richtet sich daher künftig am CO₂-Restbudget zur Einhaltung der 1,75°C-Grenze und damit weiterhin am Paris Klimaabkommen aus. Abgeleitet aus Berechnungen des Sachverständigenrats

für Umweltfragen (2024)⁴ steht Erlangen ab dem 1. Januar 2024 ein Restbudget in Höhe von 6,76 Millionen Tonnen CO₂ zur Verfügung.

Gesamtentwicklungen anhand ausgewählter Kennwerte

Zur besseren Nachverfolgung der Fortschritte im Erlanger Klimaschutz wurde ein neues Monitoring-System entwickelt. Dieses ermöglicht einen schnellen Überblick zu den Entwicklungen in den Bereichen „Umstellung auf erneuerbare Energien“, „Steigerung der Energieeffizienz“ und „Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel“. Der Blick richtet sich dabei auf die Gesamtstadt, die Stadtverwaltung und die beiden städtischen Töchter ESTW und GEWOBAU Erlangen. Während Veränderungen in der Gesamtstadt nur indirekt durch die Stadt unterstützt werden können, haben die aufgeführten städtischen Akteure einen größeren Gestaltungsspielraum, ihre Prozesse in Richtung Dekarbonisierung zu verändern. Die gewählten Kennwerte ersetzen keine ausführliche Berichterstattung. Sie gewähren jedoch eine schnelle und aktuelle Übersicht zu Entwicklungen und ermöglichen, Erfolge transparent zu machen und bei Bedarf zeitnah nachzusteuern.

Mit Blick auf die Kennwerte für die **Gesamtstadt** kann tendenziell eine positive Entwicklung festgestellt werden: Die installierte Nettoleistung PV im Netzgebiet ist innerhalb von drei Jahren um 20 MWp auf 54 MWp gestiegen. Die Stromspeicher werden kontinuierlich ausgebaut und erreichen 2024 eine installierte Kapazität in Höhe von 18,3 MWh. Auch im Mobilitätsbereich gibt es begrüßenswerte Entwicklungen. Anhand des aktuellen E-Pkw-Anteils in Höhe von 3,2% und der Tatsache, dass im Schnitt täglich über 153.000 Kraftfahrzeuge nach Erlangen ein- und auspendeln (ohne Berücksichtigung der A3 und A73), wird zugleich der große Aufholbedarf sichtbar, um die Klimaziele zu erreichen.

Auch innerhalb der **Stadtverwaltung** mit ihren Eigenbetrieben geht der Trend in die richtige Richtung. Der Wärmekennwert der Liegenschaften, der anzeigt, wie effizient die Gebäude sind, konnte zwischen 2022 und 2024 um 12,7 Prozent verbessert werden und liegt nun bei 61,2 kWh/(m²a). Der Austausch von Öl- und Gaskesseln sowie der Ausbau von PV-Anlagen schreiten voran. Mittlerweile sind knapp ein Viertel der städtischen Pkw vollelektrisch unterwegs. Im Bereich der regenerativ betriebenen Nutzfahrzeuge stagniert die Zahl bei 6 Prozent.

Die **Erlanger Stadtwerke** setzen sich aktiv für den Ausbau erneuerbarer Energien ein – nicht nur im Stadtgebiet, sondern auch darüber hinaus. In der Stadt wurden bereits mehrere Photovoltaikanlagen installiert, die gemeinsam eine maximale Stromleistung von 1.679 kWp erreichen. Außerhalb der Stadtgrenzen betreiben die ESTW 13 Windräder, die zusammen eine Leistung von 29,255 MW haben. Auf dem Stadtgebiet befindet sich der Windpark Römerreuth mit acht Windkraftanlagen in der Genehmigungsphase. Drei Windräder sollen direkt durch die ESTW betrieben werden, sodass in den nächsten fünf Jahren ein Anstieg zu erwarten ist. Die Umstellung der Nah- und Fernwärmenetze auf klimafreundliche Energiequellen – also ihre Dekarbonisierung – bleibt eine große und langwierige Aufgabe. Die ESTW haben bereits ein konkretes Vorgehen und Zeitpläne für diese Umstellung erarbeitet. In diesen Konzepten ist auch festgelegt, wie die vollständige Umstellung bis 2045 gelingen soll.

Auch die städtische Tochter **GEWOBAU Erlangen** erzielt positive Fortschritte: Mit Blick auf die installierte PV-Leistung verzeichnet die GEWOBAU seit 2022 einen Anstieg von 0,013 auf 0,018 kWp je m² überbauter Grundfläche. Insgesamt sind rund ein Drittel des Gebäudebestands der GEWOBAU mit PV-Anlagen belegt. Der Anteil der Wärme- und Kälteerzeugung aus Erdgas und

⁴ SRU (2024): Wo stehen wir beim CO₂-Budget? Eine Aktualisierung. Link: https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2020_2024/2024_03_CO2_Budget.pdf?__blob=publicationFile&v=17

Heizöl konnte von 64 Prozent im Jahr 2022 auf rund 16 Prozent im Jahr 2024 erheblich reduziert werden. Die Gebäude der GEWOBAU weisen mit 51,17 kWh/(m²a) bereits einen guten Wärmekennwert auf, sodass der verbleibende Weg bis zum Zielwert 49 kWh/(m²a) nicht mehr weit ist.

Finanzielle und personelle Entwicklungen innerhalb der Stadtverwaltung

Die angespannte Haushaltslage seit 2024 beeinträchtigt auch die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs Fahrplan Klima-Aufbruch. So mussten bereits im Jahr 2024 zahlreiche Projekte, Förderungen und Vorhaben eingestellt werden. Dem Gebäudemanagement wurden u.a. Mittel in Höhe von 580.000 Euro für Sanierungen, Austausch von Beleuchtungen und die Errichtung von Photovoltaikanlagen gekürzt. Die Mitarbeitenden des Amtes für Umweltschutz und Energiefragen mussten im Herbst alle Projekte im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung, für deren Umsetzung finanzielle Mittel benötigt wurden und keine Unabweisbarkeit im Sinne des Art. 69 Gemeindeordnung vorlagen, stoppen. Da Klimaschutz weiterhin nicht zu den kommunalen Pflichtaufgaben zählt, fielen die Kürzungen in diesem Bereich besonders deutlich aus.

Für die Bearbeitung der Klima-Aufbruch-Maßnahmen wurden 17,5 neue Personalstellen im Gebäudemanagement (4,5 Stellen), Umweltamt (6 Stellen), Amt für Stadtplanung und Mobilität (4 Stellen) und Tiefbauamt (3 Stellen) für das Jahr 2023 vom Stadtrat bewilligt und anschließend geschaffen. Mittlerweile sind fast alle Stellen besetzt bzw. in einer Übergangsphase. Zwei Fachstellen im Umweltamt werden in Sachgebietsleitungen für die Sachgebiete „Bildung und Beratung“ und „Klima- und Umweltplanung“ umgewandelt und haben daher künftig einen veränderten Aufgabenzuschnitt, bleiben dem Themenfeld jedoch weiterhin zugeordnet.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Umsetzung der 41 Maßnahmen des Fahrplans Klima-Aufbruch findet unter herausfordernden Rahmenbedingungen statt. Ein besonderer Fokus liegt auf der Zusammenarbeit mit den städtischen Töchtern ESTW und GEWOBAU sowie der gezielten Nutzung bestehender Strukturen.

Das CO₂-Restbudget zur Einhaltung der 1,5°-Grenze in Erlangen ist aufgebraucht. Der eingeschlagene Weg des Fahrplans ist jedoch der richtige. Die angespannte Haushaltslage bleibt eine zentrale Herausforderung, dennoch konnten viele Maßnahmen angestoßen oder weiter bearbeitet werden. Der zweite Statusbericht zeigt, dass wichtige Grundlagen gelegt und erste Erfolge sichtbar wurden – etwa beim Ausbau erneuerbarer Energien, der energetischen Sanierung und in der Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Insgesamt ist eine positive Entwicklung erkennbar, auf der in den kommenden Monaten weiter aufgebaut wird. Ein ergänzender Bericht im Herbst 2025 wird weitere Erkenntnisse liefern und die Bewertung offener Maßnahmen ermöglichen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

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

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung zum zweiten Statusbericht Klima-Aufbruch werden zur Kenntnis genommen.

Das ausgeführte weitere Vorgehen wird so beschlossen.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung zum zweiten Statusbericht Klima-Aufbruch werden zur Kenntnis genommen.

Das ausgeführte weitere Vorgehen wird so beschlossen.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 21

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Wening fragt nach dem Sachstand „Odenwaldallee BV Liebe“.
Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu, weitere Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Der Stadtrat Herr Wening fragt nach dem Sachstand „Odenwaldallee BV Liebe“.
Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu, weitere Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Sitzungsende

am 13.05.2025, 20:15 Uhr

Der Vorsitzende:

.....
Bürgermeister
Volleth

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: