

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

(UWPA/003/2019)

über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 19.03.2019, 16:03 - 19:45 Uhr, Ratssaal, Rathaus

Der / die Vorsitzende eröffnet um 16:03 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 - 16:03 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:41 Uhr

- . Werkausschuss EB77:
- 6. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 7. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat:
- 8. Mitteilungen zur Kenntnis
- 8.1. Neuauflage des Fahrradstadtplans 1:15.000, 7. Auflage 612/044/2019
- 8.2. Prioritätenliste Lichtsignalanlagen 613/223/2018
- 8.3. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/180/2019
- . Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
- 9. Änderung der Förderrichtlinien zur Gewährung eines Zuschusses für Energiesparmaßnahmen 31/215/2019
- 10. Beitritt der Stadt Erlangen in den Verein für eine nationale CO₂-Abgabe e.V. (CO₂-Abgabe e.V.), Einbringung als Antrag des Oberbürgermeisters; 70. Sitzung des Beirats zur Erlanger Agenda 21 31/217/2019

am 8. Mai 2018

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 11. | Erlanger Solarer Aktionsplan, Antrag Nr. 062/2018 der ödp Stadtratsgruppe | 31/211/2019 |
| 12. | Änderung der Taxitarifordnung | 30/100/2019 |
| 13. | Antrag an die Stadtratsgremien aus der Bürgerversammlung Bruck vom 19.04.2018: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Schule/Kinderhaus Sandbergstraße | 613/231/2019 |
| 14. | Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel; Antrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion | 613/236/2019 |
| 15. | ADFC-Zertifizierung der Stadtverwaltung Erlangen als "fahrradfreundlicher Arbeitgeber" | 613/239/2019 |
| 16. | Geh-/Radweg in Dechsendorf nördlich Weisendorfer Straße; ödp-Fraktionsantrag Nr. 076/2016 vom 06.07.2016 | 613/213/2018 |
| 17. | Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Hüttendorfer Straße/ Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/ Neuenweiherstraße wegen Neubau der Schleuse Kriegenbrunn; FWG-Fraktionsantrag Nr. 029/2018 vom 22.02.2018 | 613/232/2019 |
| 18. | Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr mit Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße | 613/180/2018 |
| 19. | Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers
hier: Planfeststellungsbeschluss | 611/272/2019 |
| 20. | Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss
Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion | 611/271/2019 |
| 21. | Anfragen | |

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 6

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

TOP 7

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP 8

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Protokollvermerk:

Herr Vorsitzender Dr. Janik informiert hinsichtlich des Spielplatzgrundstückes in der Komotauer Straße, dass dieses im Eigentum des Freistaates Bayern stehe und von der Stadt Erlangen derzeit gepachtet sei. Ziel sei es nun, den Pachtvertrag zu verlängern, um das Grundstück bebauen zu können und anschließend in Verhandlungen hinsichtlich des Erwerbs des Grundstückes einzutreten. Eine definitive Zusage des Freistaates Bayern gibt es noch nicht.

Ergebnis/Beschluss:

Die Mitteilung des Vorsitzenden wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Vorsitzender Dr. Janik informiert hinsichtlich des Spielplatzgrundstückes in der Komotauer Straße, dass dieses im Eigentum des Freistaates Bayern stehe und von der Stadt Erlangen derzeit gepachtet sei. Ziel sei es nun, den Pachtvertrag zu verlängern, um das Grundstück bebauen zu können und anschließend in Verhandlungen hinsichtlich des Erwerbes des Grundstückes einzutreten. Eine definitive Zusage des Freistaates Bayern gibt es noch nicht.

Ergebnis/Beschluss:

Die Mitteilung des Vorsitzenden wird zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 8.1

612/044/2019

Neuaufgabe des Fahrradstadtplans 1:15.000, 7. Auflage

Die 7. Auflage des Fahrradstadtplanes Erlangen 1:15.000 liegt seit dem 06.03.2019 in einer Auflagenhöhe von 2.500 Exemplaren vor, davon 100 Plano-Exemplare.

Die Layoutgestaltung, Aktualisierung und Druckvorbereitung wurden von der Verwaltung geleistet. Der Fahrradstadtplan enthält in bewährter Manier Informationen über die Arbeit und Angebote des ADFC Erlangen und die Polizei gibt wiederum wertvolle Tipps für Radfahrer/-innen.

Der Fahrradstadtplan reflektiert Erlangen als traditionsreiche Fahrradstadt und soll den Verkehrsteilnehmern das Fahrrad als umweltfreundliches Alltagsverkehrsmittel zur vielfältigen Nutzung nahe legen. Insbesondere wird in dieser Ausgabe auf das Angebot eines kostenlosen Verleihs von Lastenrädern unterschiedlicher Bauart hingewiesen. In der jüngeren Vergangenheit wurden in Erlangen Teile der Fußgängerzone - teils zeitlich begrenzt - für den Radverkehr geöffnet, etliche Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben, mittlerweile acht Fahrradstraßen ausgewiesen und empfohlene Haupt- und Grünrouten ausgeschildert. Diese Aspekte greift der Fahrradstadtplan auf und gibt außerdem Auskunft zu benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen.

Als Grundlage für den Fahrradstadtplan dient wiederum das Stadtplanwerk der mittelfränkischen Städteachse 1:15.000. Die Informationsdichte im Innenstadtbereich wird auf der detaillierten Innenstadtkarte 1:6.000 verdeutlicht. Die Darstellung ausgeschilderter überregionaler Radwege in der Übersichtskarte 1:75.000 auf der Planrückseite ergänzt das Informationspaket bewährt hilfreich auf der Suche nach stadtgrenzüberschreitenden Routen.

In der Neuaufgabe des Fahrradstadtplanes wurden wesentliche Radwegeverbindungen herausgestellt, die unterteilt in Ein- oder Zweirichtungsradwegen, Wege ohne Radverkehrsanlage über vorwiegend ruhige Nebenstraßen und unbefestigten Wegen abgebildet sind. Neu ist die Darstellung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Diese heben die insgesamt vielfältigen Möglichkeiten von angenehm zu radelnden Straßen und Wegen hervor. Außerdem markiert der Plan Treppenanlagen, Fahrradparkplätze, Ausgabepunkte für den Verleih von Lastenrädern und die Station zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote (den sog. Mobilpunkt).

Der Fahrradstadtplan ist im handlichen Taschenformat gestaltet, so dass er beim Radeln jederzeit platzsparend mitgeführt werden kann. Er bietet aber auch Hilfestellung zur Anzeige von Radrouten auf Smartphones.

Die Druckkosten für die Neuaufgabe des Fahrradstadtplans und die Lizenzkosten des Kartografischen Ing.-Büros B. Spachmüller für die Übersichtskarte 1:75.000 belaufen sich zusammen auf rd. 1.800,- Euro. Der Fahrradstadtplan wird lt. aktueller Entgeltordnung für

Leistungen der Geoinformation, Vermessung, Kartografie und Reproduktion bei der Stadt Erlangen zum Preis von 3,00 € angeboten. Der Vertrieb läuft über das Bürgeramt/Info-Tresen im Rathaus, das Amt für Umweltschutz und Energiefragen, den Tourismus- und Marketing-Verein (Verkehrsverein) sowie einige örtliche Buch- und Fahrradgeschäfte und die ADFC-Geschäftsstellen Erlangen und Nürnberg.

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

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

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 8.2

613/223/2018

Prioritätenliste Lichtsignalanlagen

In der 9. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses vom 16.10.2018 wurde unter Punkt 7 des Protokollvermerkes darum gebeten, über die früher geführte „Prioritätenliste Lichtsignalanlagen“ zu informieren (siehe Anlage 1).

Ehemaliger Stand:

Die Recherche der Verwaltung hat ergeben, dass die Prioritätenliste zuletzt in 2002 aufgeführt wurde (siehe Anlage 2). Es wurde beschlossen, dass die dort aufgeführten Anträge vorerst nicht weiter zu verfolgen sind. Die Verwaltung und Polizei sah bei der Mehrzahl der Anträge keinen dringenden Handlungsbedarf. Welches Prozedere den jeweiligen Antragstellern damals in Aussicht gestellt wurde, ist bei durchschnittlich 25 Jahre alten Vorgängen leider nicht mehr nachvollziehbar.

Die Mehrzahl der Anträge ist heuer zudem hinfällig, da vielerorts Tempo-30-Zonen eingerichtet wurden. Einige der Örtlichkeiten wurden zwischenzeitlich auch nochmals geprüft und anhand der

aktuellen Richtlinien neu beurteilt. Dabei wurden die Einsatzgrenzen nicht erreicht. Oftmals wurden auch alternative Querungsmöglichkeiten geschaffen (Mittelinseln).

Aktueller Stand:

Derzeit gibt es **im laufenden Geschäft der Verwaltung bei Amt 61** eine Liste mit Anlagen, welche:

- im Zuge von Baumaßnahmen umgebaut werden bzw. auf- bzw. umgerüstet werden sollen
- Verbesserungspotential aufweisen und daher überplant werden sollen
- Beschwerden oder Anregungen aus der Bürgerschaft umgesetzt werden sollen.

Folgende Anlagen (LSA = Lichtsignalanlagen an Kreuzungen o. Einmündungen, FuLSA = Fußgänger-Lichtsignalanlagen) können genannt werden:

Örtlichkeit	Projekt	Zeitschiene
LSA Paul-Gossen-Straße / Günther-Scharowsky-Straße	Umbau im Zuge Siemens Campus Erlangen	Umsetzung geplant 2020
LSA Günther-Scharowsky-Straße / Cumianastraße	Umbau im Zuge Siemens Campus Erlangen	Umsetzung 2019
LSA Günther-Scharowsky-Straße / Felix-Klein-Straße	Umbau im Zuge Siemens Campus Erlangen	Umsetzung nach 2020
FuLSA Günther-Scharowsky-Straße / Siemenspromenade	Umbau im Zuge Siemens Campus Erlangen	Umsetzung 2019
LSA Paul-Gossen-Straße / AREVA	Umbau im Zuge Siemens Campus Erlangen	Umsetzung geplant 2020
LSA Bismarckstraße / Schillerstraße	Umbau im Zuge Ausbau Schillerstraße / Loewenichstraße	Umsetzung 2019
LSA Loewenichstraße / Schillerstraße	Umbau im Zuge Ausbau Schillerstraße / Loewenichstraße	Umsetzung 2019
LSA Gebbertstraße / Luitpoldstraße	Umbau im Zuge Ausbau Schillerstraße / Loewenichstraße	Umsetzung 2019
LSA Frauenaauracher Straße / Gundstraße / Am Hafen	neue LSA: Unfallschwerpunkt, seit Jahren immer wieder im Focus, oft verschoben wegen anderer Prioritäten o. fehlender Haushaltsmittel	Umsetzung 2019
LSA Hüttendorfer Straße / Pappenheimer Straße	Neubau im Zuge Verkehrssicherung Schleusenneubau	Beschlussfassung steht aus (geplant März 2019)
FuLSA Bunsenstraße / Anschützstraße	Neubau (Antrag aus Bürgerschaft)	Beschlussfassung steht aus (geplant März 2019)

LSA Weisensdorfer Straße / Brühl	Nachrüstung Vorsignal und ÖPNV-Beschleunigung	Beschlussfassung steht aus (geplant März 2019)
FuLSA Felix-Klein-Straße / Langfeldstraße	Neubau (Antrag aus Bürgerschaft sowie Verbesserung ÖPNV)	Beschlussvorlage ist in Arbeit
LSA Nägelsbachstraße / Sedanstraße	Nachrüstung der 3. Fußgängerfurt, um den neuen Wegebeziehungen aufgrund des neuen Landratsamtes Rechnung zu tragen	Beschlussvorlage ist in Arbeit

Weiterhin wird im Rahmen von Umplanungen oder Modernisierungen immer geprüft, ob die ÖPNV-Beschleunigung verbessert oder ergänzt werden kann.

Im laufenden Geschäft der Verwaltung bei Amt 66 gibt es eine Liste mit zu modernisierenden Anlagen (siehe Anlage 3).

Hintergrund: Mit Beschluss des Bau- und Werkausschusses vom 10.04.2018 (66/238/2018) wurde ein Programm beschlossen, auf dessen Grundlage Lichtsignalanlagen, welche mit einem bestimmten Steuergerätetyp ausgestattet sind, erneuert werden sollten. Dieser Gerätetyp wurde vom Hersteller bereits abgekündigt. Dies hat zur Folge, dass Anlagenausfälle nicht mehr verlässlich instandgesetzt werden können. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherungspflicht der Stadt Erlangen und zum Schutz der Verkehrsteilnehmer ist dieser Zustand nicht zu tolerieren. Neben der Gewährleistung der Betriebssicherheit wird bei den neuen Anlagen mit dem Einsatz der sog. 1-Watt LED Technologie auch ein großer Beitrag für die Energieeffizienz und dem Klimaschutz geleistet.

Im Frühjahr 2019 wird in einem ersten Schritt die Kreuzungsanlage Möhrendorfer Straße / St. Johann gemeinsam mit einer Maßnahme der Fahrbahndeckenerneuerung umgebaut. Die gemeinsame Umsetzung beider Maßnahmen ist sowohl aus wirtschaftlichen Gründen (Kosteneinsparung bei der Verkehrssicherung) als auch wegen den reduzierten Eingriffen in den Straßenverkehr bei diesem neuralgischen und hochbelasteten Verkehrsknotenpunkt dringend geboten. Die weiteren Projekte für 2019 sowie für die Jahre 2020 und 2021 müssen noch geplant und abgestimmt werden.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Dees wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Dees wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 8.3

VI/180/2019

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA zum 22.02.2019 auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist.

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Pöhlmann soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr berufsmäßiger Stadtrat Weber informiert, dass die Fraktionsanträge mit den Nrn. 127/2018 und 014/2019 bereits erledigt sind.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Pöhlmann soll diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr berufsmäßiger Stadtrat Weber informiert, dass die Fraktionsanträge mit den Nrn. 127/2018 und 014/2019 bereits erledigt sind.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 9

31/215/2019

**Änderung der Förderrichtlinien zur Gewährung eines Zuschusses für
Energiesparmaßnahmen**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Nach wie vor ist die energetische Sanierung von Gebäuden einer der Schwerpunkte einer erfolgreichen Energiewende. Rund ein Drittel des bundesdeutschen Energieverbrauchs geht zu Lasten von Privathaushalten, davon wiederum drei Viertel für die Raumwärme. Neben dem motorisierten Individualverkehr liegen hier die größten Einsparpotentiale.

Die Stadt Erlangen zieht damit auch Konsequenzen aus den Ergebnissen und Empfehlungen des Integrierten Klimaschutzkonzepts. Ziel ist die Senkung von CO₂-Emissionen durch Steigerung der Sanierungsrate von Wohngebäuden und Ausbau der aktiven Sonnennutzung durch solarthermische Anlagen bei Gebäuden im Bestand.

Durch die Anhebung der Fördersätze für konzertierte Maßnahmen soll eine ganzheitliche energetische Betrachtung des Gebäudes erzielt und bauliche Fehler durch Wärmebrücken vermieden werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Obwohl diese Maßnahmen bereits durch den Bund und teilweise auch durch die bayerische Staatsregierung gefördert werden, besteht auf Grund der hohen und in den letzten Jahren

weiterhin gestiegenen Kosten, verbunden mit langen Amortisationszeiten, nach wie vor nur ein geringer Anreiz. Durch die Kumulierung der Zuschüsse des Bundes, des Landes und der Stadt Erlangen soll mehr Anreiz geschaffen werden. Die Kumulierung ist auf maximal 20% der Investitionskosten begrenzt.

Die Änderung der Richtlinien zielt darauf hin, Eigentümer zu motivieren, das gesamte Gebäude auf ein, dem Neubau entsprechendes Niveau zu heben. Durch konzertierte Maßnahmen, besonders durch ineinandergreifendes Dämmen von Fassade und Dach, können gravierende Wärmebrücken vermieden werden. Dies ist durch die verpflichtende Beratung und Begleitung einer/s durch die KfW anerkannten Energieberater*in gewährleistet.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die bislang bestehende Förderung von Einzelmaßnahmen bleibt unverändert. Neu ist die Möglichkeit, durch die Realisierung konzertierter Maßnahmen höhere Zuschüsse zu erwirken.

Der maximale Förderbetrag für die Gebäudehülle ist begrenzt auf 6.000 €, für die Solaranlage auf 600 €. Der Gesamtförderbetrag ist begrenzt auf 6.600 €

Förderfähige Maßnahme	Umfang der Förderung
Dämmung der Außenwand	10 %, max. 2.000 €
Dämmung des Daches	10 %, max. 2.000 €
Bonus für KfW Effizienzhaus 115	. 1.000 €
Bonus für KfW Effizienzhaus 100 oder besser	2.000 €
Gesamtförderbetrag Gebäudehülle	6.000 €
Solarthermische Anlage	50 €/m ² , max. 600 €
Gesamtförderbetrag	max. 6.600 €

Weitere Änderungen:

Es kann pro Antragsteller und Gebäude nur ein Zuschuss gewährt werden. Die Antragstellung wird erweitert auf natürliche Personen, Eigentümergemeinschaften und gemeinnützige Vereine (ausgenommen sind Sportvereine, die seitens des Sportamts und des BLSV gefördert werden). Gefördert werden Wohngebäude bis maximal 6 Wohneinheiten sowie Vereinsgebäude, die entweder im Eigentum des Vereines sind oder langfristig gepachtet sind.

Die technischen Mindestanforderungen an Dämmung der Fassade und des Daches lehnen sich ebenso wie die Anforderungen an die Effizienzhausstandards an die der KfW an. Die Anforderungen sind hoch. Durch die Bezuschussung soll nicht nur motiviert werden, dämmende Maßnahmen zu ergreifen, sondern diese Maßnahmen auch zukunftsorientiert und qualitativ hochwertig auszuführen. Das Gebäude soll in seiner Komplexität erfasst werden und die Maßnahmen ineinandergreifen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€ 80.000	bei IPNr.: 561.K 880
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 561.K 880
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter bittet die Verwaltung darum, die aktuelle Sanierungsquote der Stadt Erlangen mitzuteilen.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die seit 2002 bestehende Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuschüssen für energieeinsparende Maßnahmen an Gebäuden wird geändert. Antragsberechtigt sind künftig neben natürlichen Personen und Eigentümergemeinschaften auch gemeinnützige Vereine mit eigenen oder langfristig gepachteten Immobilien.

Der Zuschuss bei der Durchführung konzertierter Maßnahmen am Gebäude und dem Erreichen eines Effizienzhausniveaus wird deutlich erhöht, um dadurch zu umfassenden energetischen Modernisierungen zu motivieren.

Den seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Ergänzungen und Änderungen der Förderrichtlinie zur Gewährung eines Zuschusses für Energiesparmaßnahmen wird zugestimmt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter bittet die Verwaltung darum, die aktuelle Sanierungsquote der Stadt Erlangen mitzuteilen.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Die seit 2002 bestehende Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuschüssen für energieeinsparende Maßnahmen an Gebäuden wird geändert. Antragsberechtigt sind künftig neben natürlichen Personen und Eigentümergemeinschaften auch gemeinnützige Vereine mit eigenen oder langfristig gepachteten Immobilien.

Der Zuschuss bei der Durchführung konzertierter Maßnahmen am Gebäude und dem Erreichen eines Effizienzhausniveaus wird deutlich erhöht, um dadurch zu umfassenden energetischen Modernisierungen zu motivieren.

Den seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Ergänzungen und Änderungen der Förderrichtlinie zur Gewährung eines Zuschusses für Energiesparmaßnahmen wird zugestimmt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 10

31/217/2019

Beitritt der Stadt Erlangen in den Verein für eine nationale CO₂-Abgabe e.V. (CO₂-Abgabe e.V.), Einbringung als Antrag des Oberbürgermeisters; 70. Sitzung des Beirats zur Erlanger Agenda 21 am 8. Mai 2018

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Trotz internationaler Abkommen steigen weltweit die Emissionen von Treibhausgasen weiter an und der Klimawandel schreitet aktuell ungebremst voran, womöglich schneller als durch bisherige Prognosen vermutet.

Der Emissionshandel hat bisher nicht die gewünschten Effekte gezeigt und ist weitgehend wirkungslos geblieben.

Trotz der bisher erreichten Erfolge des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) und dem Ausbau erneuerbarer Energien in den vergangenen Jahren sinken die CO₂-Emissionen in Deutschland deutlich langsamer als nach internationalen Klimaabkommen vereinbart.

Für einen wirksamen Klimaschutz braucht es neue Lösungsansätze. Die Einführung einer nationalen CO₂-Abgabe ist ein solcher Ansatz. Eine Abgabe auf fossile Energieträger würde energieintensive Unternehmen und Industrien deutlich stärker belasten, während

Privathaushalte und der Mittelstand durch Wegfall diverser Umlagen entlastet würden. Gleichzeitig würde sich ein marktwirtschaftlicher Anreiz bilden, zukünftig auf emissionsarme Energien umzustellen. Dadurch sind weitere Anreize für Investitionen und Innovationen in den erneuerbaren Energien indiziert.

Nur wenn CO₂ tatsächlich einen ökonomisch spürbaren Preis bekommt, der alle mit dem Verbrauch fossiler Brennstoffe entstehenden Kosten abbildet, werden wirklich technische Innovationen und Effizienzstrategien gefördert. Hierdurch würden auch Kommunen in ihren Bemühungen um wirksamen Klimaschutz unterstützt werden.

Das Ziel muss eine drastische Reduzierung der CO₂-Emissionen durch verursachergerechte Kosten durch Besteuerung sein.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Neben den zahlreichen und erfolgreichen Maßnahmen auf kommunaler Ebene gilt es nun auch Instrumente auf nationaler Ebene zu unterstützen.

Eine CO₂-Abgabe würde eine Erhöhung der Kosten von treibhausgasemittierenden Prozessen verursachen und stellt damit ein direkt wirksames und effektives Steuerungsinstrument dar.

Der CO₂-Abgabe-Verein verfolgt ausschließlich ein Ziel: die Einführung einer nationalen CO₂-Abgabe in Deutschland.

Der Verein wurde im März 2017 von 120 Mitgliedern gegründet und hatte bereits nach einem Jahr ca. 800 Mitglieder, davon ca. 90 Unternehmen, 20 Vereine und Verbände sowie zwei Kommunen. Zum heutigen Stand sind 2331 Mitglieder verzeichnet, davon bislang fünf Kommunen. Die Stadt Freiburg hat zum 11.12.2018 den Beitritt beschlossen.

Um eine sozialverträgliche CO₂ Abgabe zügig einzuführen, bedarf es einer breiten Allianz aus Bürgern, Nichtregierungsorganisationen und Unternehmen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Durch den Beitritt unterstützt die Stadtverwaltung die Ziele des Vereins.

Der Mitgliedbeitrag beträgt für Kommunen 1 Cent/Einwohner/*in und Jahr. Aktuell wäre somit ein jährlicher Mitgliedsbeitrag in Höhe von 1.140 € fällig.

Ausführliche Informationen zum Verein, über die Satzung die bisherigen Mitglieder, den Beirat, das Team sind zu finden im Internet unter: <https://co2abgabe.de/>

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 1.400	bei Sachkonto: 542 981
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€ 1.400/jährlich	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 310090 / 56110010 / 542981
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen tritt dem Verein für eine nationale CO₂-Abgabe e. V. (kurz CO₂-Abgabe Verein) bei und unterstützt dadurch dessen Ziel, die Einführung einer nationalen CO₂-Abgabe in Deutschland zu erwirken.

Den Ausführungen der Verwaltung wird zugestimmt. Die Einbringung des Erlanger Agenda 21-Beirats ist damit abschließend behandelt

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Stadt Erlangen tritt dem Verein für eine nationale CO₂-Abgabe e. V. (kurz CO₂-Abgabe Verein) bei und unterstützt dadurch dessen Ziel, die Einführung einer nationalen CO₂-Abgabe in Deutschland zu erwirken.

Den Ausführungen der Verwaltung wird zugestimmt. Die Einbringung des Erlanger Agenda 21-Beirats ist damit abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 11

31/211/2019

Erlanger Solarer Aktionsplan, Antrag Nr. 062/2018 der ödp Stadtratsgruppe

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Auf Grund des fortschreitenden Klimawandels und seiner bereits verstärkt einsetzenden Auswirkungen sollen auf breiter Basis aufgestellte Maßnahmen zur Einsparung von Energie, zur Erzeugung regenerativer Energien und zur effizienten Nutzung von Energie ergriffen werden. Hierzu wird ein Bündel konzertierter Maßnahmen ergriffen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Stadtverwaltung nimmt ihre Vorbildfunktion für Bürgerschaft, Betriebe und Vereine wahr. Hierzu werden Bestandsgebäude energetisch optimiert, Neubauten weitgehend als Passivbauten errichtet und alle geeigneten Dächer zur Erzeugung solarer Energien genutzt.

Es werden infrastrukturelle Maßnahmen ergriffen und satzungsmäßige Vorgaben geschaffen, die Förderung durch Zuschüsse zur energetischen Sanierung von Gebäuden optimiert. Die Privatwirtschaft wird angeregt, zur Auffindung von Synergismen im Rahmen der Klimaallianzen Netzwerke zu schaffen. Es wird versucht, durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit die Stadtgesellschaft zur Ergreifung klimaschonender Maßnahmen zu motivieren.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Solare Stromerzeugung auf städtischen Liegenschaften

Grundsätzlich haben die ESTW großes Interesse daran, PV-Anlagen auf den kommunalen Gebäuden zu errichten, wenn bei diesen Objekten kurz- und mittelfristig keine Sanierungen anstehen. Allerdings ist bei jedem Objekt vorher eine Prüfung erforderlich, mit welchem Installationsaufwand der Anschluss der PV-Anlage bzw. die Anpassung der Elektroinstallationsanlage verbunden ist. Falls die ESTW nach Überprüfung des Objektes auf die Errichtung einer PV-Anlage verzichten, können diese Objekte aus Sicht der Stadtwerke gerne Dritten angeboten werden.

Die zu Beginn der 2000er Jahre starke Nachfrage nach geeigneten Dachflächen führte zur Errichtung zahlreicher PV-Anlagen auf städtischen Liegenschaften. Bis 2010 waren alle gut geeigneten Flächen vermietet. Die jüngste Anfrage erfolgte Mitte des Jahres 2018 durch EWERG eG. Die zur Verfügung gestellten Flächen wurden aus Kostengründen und auf Grund technischer Voraussetzungen allerdings nicht genutzt. Auf Grund der niedrigen Einspeisevergütung liegt der Planungsschwerpunkt auf kleinen Anlagen mit hoher Eigennutzungsrate.

Die für PV-Anlagen geeigneten Flächen sind heute weitgehend genutzt. Im Sanierungsfall oder bei Neubauten ist eine Prüfung der Möglichkeit solarer Nutzung der Dachflächen fester Bestandteil der Planung.

Erlanger Klimaallianz

Die meisten Vereinbarungen zur Erlanger Klimaallianz wurden im Jahr 2009 unterzeichnet. Der nächste Schritt ist eine Aktualisierung der Vereinbarung mit den Unterzeichnerinnen und Unterzeichnern sowie die Gewinnung neuer Mitglieder. Der Punkt „Ausbau der Klimaallianz“ wurde bereits als Maßnahme im Integrierten Klimaschutzkonzept definiert, das am 08.12.2016 einstimmig vom Erlanger Stadtrat beschlossen wurde. Darin ist festgehalten: „Ziel ist die Verknüpfung aller Akteure aus Wirtschaft, Verwaltung, Vereinen, Initiativen und Politik. Über eine flexible Vernetzung können Synergieeffekte für Projekte und Kooperationen besser genutzt werden und so die Klimaschutzarbeit in allen Teilbereichen effektiv vorangebracht werden. Notwendig sind dafür eine Aktivierung neuer Unterzeichner, eine organisatorische Neustrukturierung und Aufgabenverteilung sowie eine konzeptionelle Überarbeitung von Auftritt und Darstellung. Elemente sind Vereinfachung der bestehenden Instrumente und eine Erhöhung des Commitments und der Partizipation.“

Bewerbung des städtischen Förderprogramms

Die Stadtverwaltung plant aktuell eine Änderung der Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuschüssen für energieeinsparende Maßnahmen an Gebäuden (siehe Beschlussvorlage der Verwaltung Nr. 31/215/2019). Mit Inkrafttreten durch Beschluss des UVPA im März 2019 wird über ein Falblatt, den Internetauftritt der Stadt Erlangen, über Facebook und – soweit möglich – über die Erlanger Nachrichten informiert werden.

Ausbau öffentlicher Ladestationen zur Förderung der Elektromobilität

Die ESTW sind mit der Stadtverwaltung in einem Abstimmungsprozess zur Festlegung von Standorten für Ladesäulen, siehe hierzu auch die Mitteilung zur Kenntnis Nr. 613/196/2018 „Ausbau öffentlicher Ladesäulen zur Förderung der Elektromobilität.“

Der Zuwachs an Ladesäulen wird in den nächsten Jahren kontinuierlich erfolgen. Außerdem bieten die ESTW allen Personen, Firmen und sonstigen jur. Personen an, auf deren jeweiligen privaten Grundstücken Ladeinfrastruktur zu errichten.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist eine entsprechende Elektrifizierung von Stellplatzanlagen. Bei der Erschließung neuer Baugebiete sollten die Anschlussmöglichkeiten durch das Stromversorgungsunternehmen bereits vorbereitet werden. Auch sollte jeder Stellplatz in Gemeinschaftsstellplatzanlagen, die auf eigens dafür ausgewiesenen Grundstücken geplant sind, die erforderliche Ausstattung zum Aufladen eines Elektroautos erhalten.

Beim Ausbau von Ladeinfrastruktur im Bestand wäre neben eigentumsrechtlichen Rahmenbedingungen insbesondere auch die Kapazität des vorhandenen Stromnetzes zu prüfen.

Auf Privatgrundstücken sind nicht gewerbliche Ladevorrichtungen für Elektroautos (z.B. sog. „Wallboxen“) als untergeordnete Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO in allen Gebietstypen grundsätzlich zulässig, wenn sie nicht den Festsetzungen eines Bebauungsplans widersprechen. Im Einzelfall wäre zu klären, ob der in Verbindung mit einer Ladevorrichtung erforderliche Stellplatz am geplanten Standort zulässig ist.

Gewerblich genutzte Ladesäulen auf Privatgrundstücken oder im öffentlichen Raum sind Vorhaben nach § 29 BauGB, da sie fest mit dem Erdboden verbunden sind und aufgrund der möglichen Auswirkungen auf die Umwelt (z.B. An- und Abfahrtsverkehr) eine bodenrechtliche Relevanz haben können. Ihre Zulässigkeit hängt von der planungsrechtlichen Situation im jeweiligen Gebiet ab und muss im Einzelfall geprüft werden.

Solarkampagne

Die Stadtverwaltung Erlangen erarbeitet gemeinsam mit den Städten Nürnberg und Fürth sowie den Landkreisen Nürnberg, Fürth und Erlangen-Höchstadt eine Kampagne zum Ausbau der solaren Stromerzeugung. Zu diesem Zwecke findet bereits im März und April eine Vortragsreihe statt zu den Themen Solarthermie, solare Stromerzeugung im privaten Bereich, Erzeugung solaren Stroms zum 100%igen Eigenverbrauch durch Plug-In Solaranlagen (auch als Balkon-Solaranlagen bezeichnet) und solare Stromerzeugung und Eigenverbrauch für Gewerbebetriebe und Vereine. Auf einen Vortrag zum Thema Mieterstrom wird aufgrund der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen bewusst verzichtet. Über diese Veranstaltungen sind sowohl die IHK als auch der Haus- und Grundbesitzerverein Erlangen informiert.

Bereits im Februar dieses Jahres fand im Stadtteil Sieglitzhof eine Veranstaltung zu den Themen energetische Förderprogramme, Gebäudesanierung und Gebäudebrüter und Artenschutz am Gebäude statt. Die Veranstaltung hatte 45 Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€ 20.000.-	bei Sachkonto: 527 141
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 310090 / 56110010 / 527 141
- sind nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Nachdem sich zunehmend deutlich abzeichnet, dass die Bundesrepublik die durch internationale Abkommen vereinbarten und auch selbstgesteckten Ziele zur Minderung von CO₂-Emissionen nicht erreichen wird, stehen Kommunen umso mehr in der Verantwortung in ihrem direkten Einflussbereich vorbildlich zu agieren und die Stadtgesellschaft zu klimaschonendem Verhalten zu motivieren, zu fördern und durch Satzungen zu fordern und zu fördern.

Die Stadtverwaltung wird daher weiterhin alle dafür geeigneten Dächer städtischer Liegenschaften zur solaren Erzeugung von Strom oder Wärme nutzen oder Dritten zur Verfügung stellen. Bei städtischen Neubauten ist solare Nutzung Bestandteil der Planung.

Die Erlanger Klimaallianz wird neue Mitglieder aktivieren und versuchen, über Vernetzung der Protagonisten Synergieeffekte für Projekte und Kooperationen zu schaffen.

Das Förderprogramm zur Gewährung von Zuschüssen für energieeinsparende Maßnahmen am Gebäude wird – sobald die geänderten Förderrichtlinie beschlossen ist - mit Nachdruck beworben.

Die ESTW stimmen mit der Stadtverwaltung Standorte für Ladesäulen zur Förderung der Elektromobilität ab. Bei der Erschließung neuer Baugebiete werden Anschlussmöglichkeiten durch das Stromversorgungsunternehmen bereits vorbereitet.

Die Stadtverwaltung plant, gemeinsam mit Nürnberg, Fürth und den Landkreisen, eine Kampagne zur verstärkten Nutzung von Sonnenenergie.

Der Antrag der ÖDP Stadtratsgruppe Nr. 062/2018 vom 02.05.2018 ist damit abschließend behandelt.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 12 gegen 2

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Nachdem sich zunehmend deutlich abzeichnet, dass die Bundesrepublik die durch internationale Abkommen vereinbarten und auch selbstgesteckten Ziele zur Minderung von CO₂-Emissionen nicht erreichen wird, stehen Kommunen umso mehr in der Verantwortung in ihrem direkten Einflussbereich vorbildlich zu agieren und die Stadtgesellschaft zu klimaschonendem Verhalten zu motivieren, zu fördern und durch Satzungen zu fordern und zu fördern.

Die Stadtverwaltung wird daher weiterhin alle dafür geeigneten Dächer städtischer Liegenschaften zur solaren Erzeugung von Strom oder Wärme nutzen oder Dritten zur Verfügung stellen. Bei städtischen Neubauten ist solare Nutzung Bestandteil der Planung.

Die Erlanger Klimaallianz wird neue Mitglieder aktivieren und versuchen, über Vernetzung der Protagonisten Synergieeffekte für Projekte und Kooperationen zu schaffen.

Das Förderprogramm zur Gewährung von Zuschüssen für energieeinsparende Maßnahmen am Gebäude wird – sobald die geänderten Förderrichtlinie beschlossen ist - mit Nachdruck beworben.

Die ESTW stimmen mit der Stadtverwaltung Standorte für Ladesäulen zur Förderung der Elektromobilität ab. Bei der Erschließung neuer Baugebiete werden Anschlussmöglichkeiten durch das Stromversorgungsunternehmen bereits vorbereitet.

Die Stadtverwaltung plant, gemeinsam mit Nürnberg, Fürth und den Landkreisen, eine Kampagne zur verstärkten Nutzung von Sonnenenergie.

Der Antrag der ÖDP Stadtratsgruppe Nr. 062/2018 vom 02.05.2018 ist damit abschließend behandelt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 12

30/100/2019

Änderung der Taxitarifordnung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anpassung des örtlichen Taxitarifs an die Kostenentwicklung.

Annähernd einheitlicher Metropoltarif im Bereich der Städte Nürnberg, Fürth und Erlangen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Fahrpreis für den ersten gefahrenen Kilometer wird von 3,50 Euro auf 3,60 Euro angehoben, der Preis für den zweiten bis einschließlich fünften Kilometer wird von 1,80 Euro auf 1,85 Euro erhöht.

Für Wartezeiten während der Dauer eines Beförderungsvertrages werden künftig 0,20 Euro je 27,69 Sekunden, d.h. je Stunde 26 Euro berechnet (bislang 0,20 Euro je 30 Sekunden, d.h. je Stunde 24 Euro).

Bei Störungen der Taxameteruhr wird der Berechnungspreis von 1,50 Euro auf 1,55 Euro angehoben.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Mit Schreiben vom 04.12.2018 beantragt die Taxi Erlangen e. G. die vorgenannten Änderungen des örtlichen Taxitarifs zum Januar 2019.

Im Rahmen dieses Antrags wurden die Industrie- und Handelskammer Nürnberg, die Städte Nürnberg und Fürth sowie das Bayerische Landesamt für Maß und Gewicht angehört und um Stellungnahme gebeten. Alle beteiligten Stellen stimmten der Preisänderung zu.

Die Industrie- und Handelskammer Nürnberg hat zudem ausgeführt, dass die vorgeschlagene Preiserhöhung um 2,78 % gegenüber dem seit Juni 2018 geltenden Taxitarif die durchschnittliche Kostenerhöhung eines Taxiunternehmens annähernd abbilde. Mit dem Durchschnittspreis von 16,03 Euro liege die Stadt Erlangen im Vergleich mit den anderen kreisfreien Städten zwar mit an oberster Stelle. Dennoch werde die moderate Anpassung für angemessen erachtet.

Die Verwaltung schlägt dem Antrag der Taxigenossenschaft zu entsprechen, da die beantragte Erhöhung im Hinblick auf die eingetretene Kostensteigerung als angemessen einzustufen ist und mit der Erhöhung ein nahezu einheitlicher Taxitarif in Großraum Nürnberg/Fürth/Erlangen bestehen bleibt.

4. 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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter bittet um Informationen, ob die Stadt Nürnberg und die Stadt Fürth planen den Taxitarif ebenfalls zum 01.05.2019 anzuheben.

Die Verwaltung sagt dies für die Behandlung der Beschlussvorlage im HFPA oder Stadtrat zu.

Frau Stadträtin Frau Traub-Eichhorn bittet die Verwaltung auf die Taxigenossenschaft zuzugehen, mit der Bitte, vor Stellung eines zukünftigen Erhöhungsantrages mit den einzelnen Stadtratsfraktionen Kontakt aufzunehmen und die Gründe für die beabsichtigte Erhöhung darzulegen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen (Taxitarifordnung) (Entwurf vom 27.02.2019, Anlage) wird beschlossen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 13 gegen 1

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter bittet um Informationen, ob die Stadt Nürnberg und die Stadt Fürth planen den Taxitarif ebenfalls zum 01.05.2019 anzuheben.

Die Verwaltung sagt dies für die Behandlung der Beschlussvorlage im HFPA oder Stadtrat zu.

Frau Stadträtin Frau Traub-Eichhorn bittet die Verwaltung auf die Taxigenossenschaft zuzugehen, mit der Bitte, vor Stellung eines zukünftigen Erhöhungsantrages mit den einzelnen Stadtratsfraktionen Kontakt aufzunehmen und die Gründe für die beabsichtigte Erhöhung darzulegen.

Ergebnis/Beschluss:

Die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen für den Verkehr mit Taxen in der Stadt Erlangen (Taxitarifordnung) (Entwurf vom 27.02.2019, Anlage) wird beschlossen.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 6 gegen 2

TOP 13

613/231/2019

Antrag an die Stadtratsgremien aus der Bürgerversammlung Bruck vom 19.04.2018: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Schule/Kinderhaus Sandbergstraße

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

1) Einrichtung temporärer Tempo-30-Abschnitt

Die Eltern der Max-und-Justine-Elsner-Schule fordern erneut die Einrichtung eines temporären Tempo-30-Abschnittes¹ in der Felix-Klein-Straße. Dies wurde bereits 2014 geprüft und abgelehnt (UVPA-Beschluss 331/124/2014).

Zwischenzeitlich hat sich die Gesetzgebung dahingehend geändert, dass die Ausweisung von Tempo-30-Abschnitten vor sensiblen Bereichen erleichtert wurde. Im Zuge dessen wurde die Felix-Klein-Straße im Bereich der Sandbergstraße erneut überprüft (UVPA-Beschluss 32-1/050/2016). Hier kam die Verwaltung zu folgendem Ergebnis: „In der Felix-Klein-Straße kann kein Tempo 30 ausgewiesen werden, da der Gesetzgeber fordert, dass die Schule unmittelbar an der betreffenden Straße liegen muss. Dies ist bei der Max-und-Justine-Elsner-Schule nicht der Fall, weil nicht einmal das Grundstück an der Felix-Klein-Straße liegt.“ An den Gegebenheiten hat sich bis dato nichts verändert. Die rechtliche Voraussetzung für eine Ausweisung von Tempo-30 ist also weiterhin nicht gegeben.

Um der Bürgerschaft entgegenzukommen und somit trotzdem auf die abseits der Felix-Klein-Straße gelegenen Einrichtungen hinzuweisen wurde in einer Ortsbegehung (Niederschrift siehe Anlage 2) festgelegt, den Bereich mit den Gefahrzeichen „Kinder / Zusatzzeichen Schule“ zu beschildern. Dazu wird nach Beschluss die verkehrsrechtliche Anordnung erstellt.

Ausblick: Gemäß Verkehrsentwicklungsplan soll zukünftig an Stelle der Tennenloher Straße die Felix-Klein-Straße als Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung eingestuft werden (UVPA-Beschluss 613/124/2017). Danach kann eine erneute Beurteilung erfolgen.

2) Änderungen an der Lichtsignalanlage Fürther Straße / Felix-Klein-Straße

Die Eltern der Max-und-Justine-Elsner-Schule fordern an der der LSA Fürther Straße / Felix-Klein-Straße die komplette Trennung der Freigabe der Fußgänger vom Kfz-Verkehr.

Derzeit treten zwischen rechtsabbiegenden Kfz und den querenden Fußgängern vereinzelt Konflikte auf, v.a. wenn die Rechtsabbieger mit nicht angemessener Geschwindigkeit in die

¹ Im Antrag ist fälschlicherweise die Rede von einer „Tempo-30-**Zone**“.

Felix-Klein-Straße fahren. Verschärfen kann sich die Situation dann, wenn ein Bus an der stadteinwärtigen Haltestelle steht.

Die geforderte komplette Trennung der Freigabe von Fußgängern und Kfz wäre hier zwar technisch möglich, dazu müssten allerdings Umbauten an der LSA erfolgen (Nachrüstung Anforderungstaster für die Fußgängerfurt). Die aktuelle Schaltung sieht vor, dass die LSA ohne Anforderung der Nebenrichtung im Dauergrün für die Hauptrichtung und die parallelen Fußgänger steht. Nachteile einer getrennten Schaltung wären:

- erhebliche Verringerung der Leistungsfähigkeit (bei häufiger Anforderung der Fußgängerfurt)
- nur noch kurze Grünzeit für den Fußgänger durch die getrennte Schaltung nach Anforderung
- zusätzlich längere Wartezeit der Fußgänger, da die Freigabe erst nach Anforderung erfolgt

Eine schnelle und wirksame Verbesserung der Situation konnte stattdessen durch Schaltung eines sog. Vorlaufes für den querenden Fußgängerverkehr erreicht werden. Für die Fußgängerfurt wurde daher bereits ein Vorlauf von 8 s eingerichtet. Der Fußgänger erhält somit seinen Freigabebeginn 8 s vor der Freigabe der beiden Kfz-Ströme und ist damit entweder bereits deutlich auf der Fahrbahn (wahrnehmbar) oder bereits ganz über die Straße gelaufen. Die Änderung wurde bereits vollzogen, da die Umsetzung durch die Mitarbeiter der Verwaltung selbst direkt am Verkehrsrechner möglich war.

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. 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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Pöhlmann regt an den Tagesordnungspunkt nur als Einbringung zu behandeln und diesen zu vertagen bzw. zu verweisen. Hintergrund ist, dass der Stadtteilbeirat Bruck am 19.03.2019 tagt und somit keine Chance hat auf diese Beschlussvorlage zu reagieren.

Herr Vorsitzender Dr. Janik erläutert, dass dem Stadtteilbeirat Bruck die Beschlussvorlage vorher zugeleitet wurde. Die Stadt Erlangen hat hierzu keine Rückmeldung des Stadtteilbeirates erhalten.

Herr berufsmäßiger Stadtrat Weber ergänzt, dass der Stadtteilbeirat jederzeit im Nachgang der Stadtteilbeiratssitzung Änderungswünsche an die Stadt Erlangen richten kann.

Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, dass die Verwaltung die Chancen eines streitigen Vorgehens zur Einführung des Tempos 30 in der Felix-Klein-Straße zu prüfen.

Dieser Antrag wird mit 13:1 Stimmen im UVPA und mit 8:0 Stimmen im UVPB abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

In der Felix-Klein-Straße im Umfeld der Sandbergstraße wird kein temporärer Tempo-30-Abschnitt eingerichtet.

An der Lichtsignalanlage (LSA) Fürther Straße / Felix-Klein-Straße wird die Grünzeit der Fußgängerfurt über die Felix-Klein-Straße entsprechend der bereits am 17.07.2018 vollzogenen Änderung beibehalten.

Die Anträge aus der Bürgerversammlung Bruck (Auszug siehe Anlage 1) sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Pöhlmann regt an den Tagesordnungspunkt nur als Einbringung zu behandeln und diesen zu vertagen bzw. zu verweisen. Hintergrund ist, dass der Stadtteilbeirat Bruck am 19.03.2019 tagt und somit keine Chance hat auf diese Beschlussvorlage zu reagieren.

Herr Vorsitzender Dr. Janik erläutert, dass dem Stadtteilbeirat Bruck die Beschlussvorlage vorher zugeleitet wurde. Die Stadt Erlangen hat hierzu keine Rückmeldung des Stadtteilbeirates erhalten.

Herr berufsmäßiger Stadtrat Weber ergänzt, dass der Stadtteilbeirat jederzeit im Nachgang der Stadtteilbeiratssitzung Änderungswünsche an die Stadt Erlangen richten kann.

Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, dass die Verwaltung die Chancen eines streitigen Vorgehens zur Einführung des Tempos 30 in der Felix-Klein-Straße zu prüfen.

Dieser Antrag wird mit 13:1 Stimmen im UVPA und mit 8:0 Stimmen im UVPB abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

In der Felix-Klein-Straße im Umfeld der Sandbergstraße wird kein temporärer Tempo-30-Abschnitt eingerichtet.

An der Lichtsignalanlage (LSA) Fürther Straße / Felix-Klein-Straße wird die Grünzeit der Fußgängerfurt über die Felix-Klein-Straße entsprechend der bereits am 17.07.2018 vollzogenen Änderung beibehalten.

Die Anträge aus der Bürgerversammlung Bruck (Auszug siehe Anlage 1) sind damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 14

613/236/2019

Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel; Antrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Höhe der Aufwendungen und Erträge, die in einer Kommune aufgrund des städtischen Verkehrs entstehen, sind i.d.R. bisher ebenso unbekannt, wie dessen Aufteilung auf die vier verschiedenen Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr (motorisierter Individualverkehr). Das Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel hat aufgrund dessen für das Projekt „NRVP 2020 – Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel?“ eine Methode entwickelt. Diese ermöglicht die Quantifizierung und Aufteilung aller verkehrsbezogenen Aufwendungen und Erträge einer Kommune auf die vier Verkehrsarten Fuß-, Rad-, Kfz-Verkehr und ÖPNV. Mit dem Fraktionsantrag 198/2018 der Grünen Liste wurde die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob anhand dieses Tools für Erlangen ein Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV erstellt werden kann.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Methode baut auf dem Prinzip der „Least Cost Transportation Planning (LCTP)“ auf, die 2002 im Auftrag des Umweltbundesamtes zur Betrachtung der Systemkosten des Verkehrs entwickelt wurde. Diese Methode wurde durch den Einbezug externer Effekte um einen Baustein ergänzt, der neben einer rein betriebswirtschaftlichen Sicht eine volkswirtschaftliche Betrachtung ermöglicht. Denn zusätzlich zu den Aufwendungen, die direkt in kommunalen Rechnungsunterlagen enthalten sind, verursacht der Verkehr auch volkswirtschaftliche Kosten, die nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen werden müssen (externe Kosten z.B. durch Lärm-, Luftschadstoffemissionen etc.).

Mit der Methode werden aus kommunalen Haushalts- und Rechnungsunterlagen die Aufwendungen und Erträge differenziert nach den vier Verkehrsarten in einer Stadt angegeben und einander gegenüber gestellt. Die Anwendung des Tools erfolgt in fünf Schritten. Zuerst wird anhand der Haushalts- und Rechnungsunterlagen analysiert, ob die relevanten Erträge und Aufwendungen einem einzelnen Verkehrssystem oder mehreren Verkehrssystemen zuzuordnen sind. Die Gemeinerträge/-aufwendungen werden dann mithilfe eines sachgerechten Aufteilungsschlüssels auf die Verkehrsarten verteilt. Durch die Zusammenstellung der verkehrsspezifischen Erträge und Aufwendungen können abschließend spezifische Kennwerte zur Beurteilung abgeleitet werden. Die Kennwerte dienen als Planungsgrößen kommunaler Erträge und Aufwendungen im Verkehrssektor und ermöglichen einen Wirtschaftlichkeitsvergleich der Zuschüsse zwischen den einzelnen Verkehrssystemen. Bei der Auswertung wurde deutlich, dass der Kfz-Verkehr deutlich die höchsten Zuschüsse erhält. Der ÖPNV und Fußverkehr folgen mit weitem Abstand und der Zuschuss für den Radverkehr ist so gering, dass er kaum ins Gewicht fällt (siehe Anlage 1).

Nach Überprüfung und testweiser Anwendung des Tools anhand von fiktiven Eingangswerten kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass ein Kostenvergleich spezifisch für Erlangen anhand dieses Tools mit erheblichem Aufwand verbunden ist. Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erlangen, benötigt man sehr viele einzelne finanzielle Kennwerte, die mit Hilfe des Tools auf die Verkehrsarten aufgeteilt werden müssen. Dabei müssen unter anderem sämtliche Aufwendungen und Erträge der städtischen Rechnungsunterlagen aufgelistet und kategorisiert werden. Für die Aufteilung der Kosten müssen zudem alle Straßenverkehrsanlagen detailliert mit Quadratmeterangaben den verschiedenen Nutzungsfunktionen zugeordnet werden. Insgesamt besteht das Tool aus 15 Excel-Tabellen, die meist mehrere Seiten lang sind und eine entsprechend aufwändige Bearbeitung erfordern. Um ein aussagekräftiges Ergebnis zu erzielen, müssten mehrere Fachämter sowie die Erlanger Stadtwerke eine intensive Datensammlung und -aufbereitung durchführen. Die im Rahmen des Projektes angebotene Schulung von Kommunen zur eigenständigen Anwendung des Verfahrens ist nach Einschätzung der Verwaltung notwendig. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 3000 Euro für 5 bis 10 Teilnehmer.

Um die praktische Anwendung des Verfahrens zu demonstrieren, wurde die vorgestellte Methode bereits exemplarisch für die Städte Bremen, Kiel und Kassel angewandt. Die Ergebnisse dieser Analysen liegen vor und vermitteln einen guten Überblick, welche Kosten die verschiedenen Verkehrsarten erzeugen. Es wird deutlich, dass der motorisierte Verkehr und hier vor allem der PKW-Verkehr die höchsten Kosten verursacht. Die nicht-motorisierten Verkehrssysteme verursachen nicht nur sehr geringe externe Kosten, sondern stiften gleichzeitig einen sehr hohen externen Nutzen (Gesundheitsnutzen). Von den drei Teststädten kommt der Modal Split der Stadt Kiel dem Erlanger Modal Split am nächsten. Mit einem Radverkehrsanteil von knapp 20 Prozent besitzt Kiel im bundesweiten Durchschnitt auch einen sehr hohen Radverkehrsanteil, kommt jedoch nicht an den Erlanger Anteil heran. Der MIV-Anteil von Kiel liegt wiederum unter dem Erlanger und der Fußverkehrsanteil ist in Kiel dreimal so groß wie der in Erlangen. Dieser Unterschied verdeutlicht auch noch einmal den sehr niedrigen Fußverkehrsanteil in Erlangen. Damit wird deutlich, dass die Mobilität in Erlangen mit der Zusammensetzung der Verkehrsarten in Form des Modal Split sehr speziell ist. Zu nennen wären hier die starke Rolle des Radverkehrs im Binnenverkehr und der hohe Einpendleranteil an den Beschäftigten. Bei den Einpendlern dominiert die Nutzung des privaten Kfz überproportional. Trotz dieser Abweichungen ist zu erwarten, dass die Analyse für Erlangen, mit geringfügigen Verschiebungen, insgesamt zu einem ähnlichen Ergebnis wie in Kiel kommt, was die Aufwendungen und Erträge im städtischen Verkehr anbelangt. Das Ergebnis der Auswertung der durchgeführten Untersuchung für die Stadt Kiel liegt in Anlage 1 bei. Im Sinne des Gleichberechtigungsprinzips lässt sich daraus schließen, dass die Verteilung der monetären Aufwendungen auf die einzelnen Verkehrsarten gleichmäßiger ausgestaltet werden müssten. Bezogen auf Erlangen besteht hierbei insbesondere bei der Förderung des

Fußverkehrs Nachholbedarf. Beim Radverkehr gilt es, die guten Voraussetzungen weiter auszubauen. Ziel sollte es zum einen sein, die Rad- und Fußwegenetze auszubauen und die Bestandswege in Form von Breiten und Führungsform an die Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Die vom UVPA beschlossenen Plannetze für diese beiden Verkehrsarten aus dem Verkehrsentwicklungsplan bilden hierfür eine gute Grundlage. Eine entsprechende Ausstattung der Verwaltung mit personellen und finanziellen Mitteln ist hierfür unabdinglich. Gleiches gilt für die Förderung des ÖPNV. Hier ist vor allem eine bessere Verknüpfung im stadtgrenzübergreifenden Verkehr als ein Ziel zu nennen. Mit einer gleichmäßigeren Verteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Verkehrsarten ist somit zu erwarten, dass die Anteile des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen nachhaltig ansteigen werden. Hierbei ist jedoch dringend zu berücksichtigen, dass die vorrangige Aufgabe des Tiefbauamtes in der Verkehrssicherungspflicht für alle Verkehrswege zur Schadensabwehr besteht. Bereits die derzeit vorhandenen Mittel reichen nicht aus, um die vorhandene Infrastruktur in einem den Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu halten und somit den Wertverlust der vorhandenen Vermögenswerte der Stadt Erlangen zu beenden. Eine Reduzierung der zugehörigen Mittel muss daher kritisch betrachtet werden. Eine gleichmäßigere Verteilung bedeutet, dass die Mittel für die Verkehrsarten des Umweltverbundes mindestens auf das Niveau der Aufwendungen für den Kfz-Verkehr aufgestockt werden müssen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zusammenfassend zeigt sich, dass, unabhängig von der untersuchten Kommune, bei den Aufwendungen und Erträgen im Stadtverkehr ein deutliches Ungleichgewicht besteht. Für den motorisierten Individualverkehr werden im Vergleich zu den weiteren Verkehrsarten am meisten Finanzmittel aufgewendet. Im Sinne der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes sowie schlicht der Gleichbehandlung erscheint es notwendig, das geschilderte Ungleichgewicht mit der deutlichen Bevorzugung des Kfz-Verkehrs auszugleichen ohne die vorhandenen Finanzmittel für den dringend notwendigen Erhalt der Verkehrssicherungspflicht zu reduzieren. Insbesondere beim Neubau sollte auf eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes Wert gelegt werden. Dies kann auch durch veränderte Anteile im Straßenquerschnitt erfolgen. Finanzielle Mittel zum Erhalt der Infrastruktur müssen jedoch weiterhin mindestens in gleicher Höhe wie zum aktuellen Stand gewährleistet sein.

Aufgrund des hohen Arbeitsaufwandes und dem zu erwartenden ähnlichen Ergebnis von Erlangen mit dem der Landeshauptstadt Kiel ist aus Sicht der Verwaltung eine Durchführung der Analyse für Erlangen nicht verhältnismäßig, weil gleiche Aussagen erwartet werden.

4. 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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, dass die Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr nicht mehr steigen dürfen, sondern perspektivisch sogar sinken sollten.

Dieser Antrag wird mit 13:1 im UVPA und 7:1 im UVPB abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, dass die Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr nicht mehr steigen dürfen, sondern perspektivisch sogar sinken sollten.

Dieser Antrag wird mit 13:1 im UVPA und 7:1 im UVPB abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

Der Sachbericht wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Der Fraktionsantrag 198/2018 der Grüne-Liste-Fraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 15

613/239/2019

ADFC-Zertifizierung der Stadtverwaltung Erlangen als "fahrradfreundlicher Arbeitgeber"

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Seit 2017 vergibt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) die neue EU-weite Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“. Die Stadtverwaltung Erlangen hat eine solche Zertifizierung durch den ADFC in Auftrag gegeben und das Siegel in Bronze erhalten (vgl. Anlage 1). Der ADFC zeichnet mit diesem Programm Arbeitgeber aus, die den Radverkehr in ihrer Belegschaft nachhaltig fördern. Bewertet werden dabei Maßnahmen in sechs Aktionsfeldern (z.B. Infrastruktur, Service, Parkraummanagement / Komplementärmaßnahmen etc.) (vgl. Anlage 2).

In allen sechs Handlungsfeldern setzt die Stadtverwaltung seit vielen Jahren bereits Maßnahmen um und in einigen Bereichen wurden diese als vorbildhaft bewertet. Insgesamt hat die Stadtverwaltung 176 von 282 möglichen Punkten erhalten. Das Angebot umfasst zum Beispiel die Bereitstellung von Diensträdern, wiederkehrende Teilnahme an Aktionen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, überdachte und hochwertige Fahrradabstellanlagen sowie in einigen Dienstgebäuden auch Duschen & Umkleidemöglichkeiten. Die Ergebnisse zeigen jedoch auch, dass noch Verbesserungspotential besteht. Insbesondere beim Ausbau der Qualität der vorhandenen Abstellanlagen sowie beim internen Marketing zur Förderung des Radfahrens sieht der ADFC noch Handlungsbedarf. Auch die Zusammenarbeit mit den größten Arbeitgebern in Erlangen kann noch verstärkt werden. Angestrebtes Ziel ist es, eine Zertifizierung in Gold zu erreichen. Dafür sind ergänzende Maßnahmen notwendig, die in den Empfehlungen des ADFC in Anlage 3 aufgeführt sind.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In drei Jahren ist eine Rezertifizierung notwendig. Bis dahin ist es vorgesehen, die Empfehlungen der Evaluation umzusetzen. Hierfür soll ein Maßnahmenplan für folgende Aktionsfelder erarbeitet werden:

- Die Erweiterung und Verbesserung der Qualität der vorhandenen Abstellanlagen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Bereits geplant und beschlossen ist die Errichtung von hochwertigen Doppelstock-Parksystemen sowie Fahrradboxen am Kurt-Eisner-Platz (vgl. 242/243/2018). Des Weiteren ergab die Prüfung, dass auch das Angebot der Fahrradabstellanlagen am Museumswinkel erhöht werden sollte und die Qualität der Abstellanlagen im Innenhof der Schuhstraße verbessert werden sollte, um den vorgegebenen Standards zu entsprechen.
- Das vorhandene Angebot an Umkleidemöglichkeiten und Duschen soll besser bekannt gemacht und ausgeschildert werden und zudem sollen Erweiterungsmöglichkeiten geprüft werden. Vor allem im Rathaus bestehen hier noch deutliche Defizite (fehlende Umkleideräume und Spinde für zur Arbeit radelnde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter).
- Das interne Marketing für den Radverkehr soll ausgebaut werden. So ist zum Beispiel eine Mobilitätsseite im Intranet geplant, auf der auch regelmäßig zu aktuellen / saisonalen Themen des Radverkehrs berichtet werden soll (z.B. wie ein Fahrrad wintertauglich ausgestattet werden kann, Tipps zur Diebstahlprävention etc.). Zudem sollen auch Aktionen für Rad fahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erweitert werden. Mögliche Maßnahmen wären die Durchführung eines Fahrradaktionstages oder Mitmachaktion wie „Ich fahre (immer noch) mit dem Rad zur Arbeit“ im Herbst. etc.
- Einbinden der größten Arbeitgeber in Erlangen: Die fünf größten Arbeitgeber in Erlangen

sollten zusammen an einen Tisch gebracht werden, so dass gemeinsame Aktionen und Umfragen durchgeführt werden können. Hierbei können Kosten reduziert werden und ein großer Teil der Erlanger Arbeitnehmer erreicht und zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden.

Die weitere Förderung des Radverkehrs wird als wichtiger Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements angesehen und bietet gleich mehrere Vorteile für die Stadtverwaltung Erlangen:

Zum einen trägt die Radverkehrsförderung dazu bei, die Arbeitswege effizient und umweltverträglich zu gestalten und zum anderen ist sie ein wichtiger Bestandteil des Gesundheitsmanagements. Rad fahrende Arbeitnehmer haben nachweislich weniger Fehlzeiten und empfinden den Arbeitsweg als stressfreier. Des Weiteren können so auch Kosten gespart werden, da die Infrastruktur für das Fahrrad deutlich günstiger ist als für Kfz-Stellplätze. Hervorzuheben ist zudem, dass durch die Zertifizierung die vielfältigen Aktivitäten in der betrieblichen Radverkehrsförderung sowohl den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als auch anderen Firmen und Betrieben in Erlangen deutlich gemacht werden. Die Stadtverwaltung kann somit eine wichtige Vorbildfunktion einnehmen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Basierend auf den Evaluationsergebnissen der Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Arbeitgeber sollen die Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens bei der Stadtverwaltung erweitert werden. Ziel ist es, schnellstmöglich eine Zertifizierung in Gold zu erreichen.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung einen Maßnahmenplan für den Umsetzungszeitraum bis 2022 erarbeiten und die notwendigen Haushaltsmittel anmelden.

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

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth und Herr Stadtrat Pöhlmann fordern die Anrechnung der Duschzeit als Arbeitszeit, um das Fahrradfahren zur Arbeit attraktiver zu machen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Frau Bürgermeisterin Lender-Cassens schlägt vor, dass in städtischen Gebäuden die Anbringung von Hinweisschildern auf die bereits vorhandenen Duschen erfolgen könnte.

Ergebnis/Beschluss:

Es wird angestrebt, die ADFC-Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber mit dem Siegel in Gold schnellstmöglich zu erreichen.

Die Verwaltung wird beauftragt, hierfür einen Maßnahmenplan für den Umsetzungszeitraum bis 2022 zu erarbeiten und die erforderlichen Haushaltsmittel anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Volleth und Herr Stadtrat Pöhlmann fordern die Anrechnung der Duschzeit als Arbeitszeit, um das Fahrradfahren zur Arbeit attraktiver zu machen. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

Frau Bürgermeisterin Lender-Cassens schlägt vor, dass in städtischen Gebäuden die Anbringung von Hinweisschildern auf die bereits vorhandenen Duschen erfolgen könnte.

Ergebnis/Beschluss:

Es wird angestrebt, die ADFC-Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber mit dem Siegel in Gold schnellstmöglich zu erreichen.

Die Verwaltung wird beauftragt, hierfür einen Maßnahmenplan für den Umsetzungszeitraum bis 2022 zu erarbeiten und die erforderlichen Haushaltsmittel anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 16

613/213/2018

**Geh-/Radweg in Dechsendorf nördlich Weisendorfer Straße; ödp-Fraktionsantrag
Nr. 076/2016 vom 06.07.2016**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die ödp-Fraktion beantragt die Umsetzung der im Jahre 1981 im Bebauungsplan D 269 beschlossenen Planung eines Radwegs zwischen der Straße Brühl und der Weisendorfer Straße nordöstlich der Tankstelle/Sportanlage.

Durch den Lückenschluss der Radwegeverbindung Dechsendorf-Heusteg entlang der Staatsstraße 2240 durch das staatliche Bauamt hat sich für die Dechsendorfer Bevölkerung eine attraktive Verbindung nach Erlangen ergeben. Um zum nördlich des Seebachs gelegenen Ortsteil von Dechsendorf zu gelangen fehlt jedoch die Fortführung dieses Weges zur Straße Brühl. Im Bebauungsplan D 269 aus dem Jahre 1981 wurde dieser Weg hinter der Tankstelle am Ortseingang in Richtung Ortskern zur Straße Brühl bereits geplant und beschlossen.

Aktuell wird der aus Erlangen kommende Radfahrer am Ortseingang von Dechsendorf auf einen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geleitet. Im Verlauf dieses Radfahrstreifens befinden sich mehrere Grundstückszufahrten, unter anderem die einer Tankstelle. Nach rund 250 Metern endet der Schutzstreifen an der Kreuzung Weisendorfer Straße / Brühl.

Aus Dechsendorf in Richtung Innenstadt muss der Radfahrer aus der Straße Brühl in Richtung Osten abbiegen und bis zum Ortsausgang auf einem schmalen Radfahrstreifen fahren. Dort muss die Weisendorfer Straße gequert werden, um auf den Zweirichtungsradweg Richtung Erlangen zu gelangen.

Diese Planung würde eine wichtige Lücke im Radwegenetz zwischen der Erlanger Innenstadt und dem Ortskern von Dechsendorf schließen.

Der Bebauungsplan von 1981 ersetzt nicht die für den Wegebau erforderliche Erlaubnis nach Landschaftsschutzverordnung. Der Wegebau zwischen dem Heckenbestand, der das Gewerbegebiet eingrünt, und dem wertvollen Wiesental der Seebach ist bislang nicht erschlossen. Die Planung betrifft das schützenswerte Wiesenbiotop Nr. ER 1250-001 (Anlage 3) mit sehr guter Artenausstattung wie dem Großen Wiesenknopf, Johanniskraut, Ferkelkraut, Wiesen-Flockenblume und Rotes Straußgras sowie die Hecke Nr. ER 1227-006. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung erfordert es, die unvermeidbare Beeinträchtigungen zu minimieren und vermeidbare auszugleichen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Bebauungsplan D 269 sieht bisher eine Wegeverbindung nordöstlich der Gewerbegrundstücke entlang der Weisendorfer Straße bis zur Straße Brühl vor (Anlage 4). Teilweise verläuft die Wegeführung unterhalb der Böschung, in Abschnitten wird die Böschung geschnitten. Der gesamte Böschungsbereich ist mittlerweile mit Sträuchern und Bäumen bewachsen.

Um einen möglichst schonenden Eingriff sowohl in den Baumbestand als auch in die Wiesenflächen zu gewährleisten, wurde die Planung aus dem Jahr 1981 aktuell im Rahmen der Möglichkeiten des Bebauungsplans wie folgt angepasst:

- Der südöstliche Anschluss an den bestehenden Geh-/Radweg erfolgt nicht mehr schräg über die Wiese, sondern verläuft entlang des Böschungsfußes bis zur Weisendorfer Straße.
- In großen Teilen rückt der Geh-/Radweg um die als Verkehrsgrün im Bebauungsplan dargestellte Fläche vom Böschungsfuß weg. Dadurch wird der Eingriff in den Gehölzbestand minimiert.
- Um einen geringeren Eingriff in die Wiesenfläche zu gewährleisten rückt der nordwestliche Bereich des Geh- / Radweges hingegen näher an das südlich angrenzende Grundstück heran. Der Anschluss an die Straße Brühl ist in dieser Variante ohne Baumfällung möglich.

Der Geh-/Radweg hat auf der gesamten Länge von rund 330 Metern eine Breite von 3,5 Meter und entspricht hiermit der Breite im östlich angrenzenden Streckenabschnitt.

Die rechtlichen Voraussetzungen für den notwendigen Grunderwerb sind durch den B-Plan gegeben. Durch die Aktualisierung der im B-Plan beschlossenen Planung wird der Flächenverbrauch optimiert und somit der Eingriff in den Naturraum möglichst gering gehalten.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach Beschlussfassung der hier vorgelegten Planung sollen die Entwurfs- und Ausführungsplanungen für den Geh-/Radweg erarbeitet werden.

Der im Zuge der Entwurfsplanung festgestellte Flächenbedarf dient anschließend als Grundlage um auf die Grundstückseigentümer zuzugehen.

Die geschätzten Kosten belaufen sich grob auf ca. 180.000 €. Nicht enthalten sind hierbei die Grunderwerbskosten, Kosten für Entwässerungseinrichtungen, Kosten für Beleuchtung sowie Kosten für Bepflanzung, Begrünung, landschaftliche Begleitmaßnahmen.

4. 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:

Mit vorliegender Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen vertiefenden Planungsschritte durchzuführen und für die noch ausstehende Erlaubnis nach Landschaftsschutzverordnung wie einen Ausführungsplan mit landschaftspflegerischen Begleitplan incl. Artenschutzgutachten und ein Konzept für die Ausgleichsmaßnahmen zu erstellen. Dabei soll auch die Frage einer Beleuchtungsmöglichkeit geprüft werden.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Der Antrag 076/2016 der ödp-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet (Anlage 2).

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Mit vorliegender Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen vertiefenden Planungsschritte durchzuführen und für die noch ausstehende Erlaubnis nach Landschaftsschutzverordnung wie einen Ausführungsplan mit landschaftspflegerischen Begleitplan incl. Artenschutzgutachten und ein Konzept für die Ausgleichsmaßnahmen zu erstellen. Dabei soll auch die Frage einer Beleuchtungsmöglichkeit geprüft werden.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Der Antrag 076/2016 der ödp-Fraktion ist damit abschließend bearbeitet (Anlage 2).

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 17

613/232/2019

**Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Hüttendorfer Straße/
Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/ Neuenweiherstraße wegen Neubau der
Schleuse Kriegenbrunn; FWG-Fraktionsantrag Nr. 029/2018 vom 22.02.2018**

1. Ausgangslage / Anlass

Der Knotenpunkt Hüttendorfer Straße/ Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/ Neuenweiherstraße ist derzeit eine vorfahrtgeregelte Kreuzung. In den vergangenen Jahren ereigneten sich hier einige Unfälle: Zum einen Unfälle zwischen Radfahrern, die den Zweirichtungs-Radweg entlang der Hüttendorfer Str. / Sylvaniastraße in Richtung Frauenaarach befuhren, und Kfz, die aus der Pappenheimer Straße in die Hüttendorfer Straße rechts abbogen. Zum anderen gab es Kollisionen zwischen Kfz aus der Pappenheimer Straße und Kfz aus der Hüttendorfer Straße, die sich im Kreuzungsbereich trafen. Grund war hier oftmals, dass die Kreuzung nicht erkannt wurde. Gemäß Auswertung der Unfallstatistik war diese Kreuzung jedoch lediglich im Jahr 2016 Unfalldhäufungsstelle.

Während des anstehenden Neubaus der Schleuse Kriegenbrunn wird die bisherige Wegeverbindung durch das Regnitztal über die Schleusenstraße nicht passierbar sein wird. Deshalb wird der Zweirichtungs-Radweg entlang der Hüttendorfer Straße/ Sylvaniastraße verstärkt von Radfahrern, insbesondere Schulkindern, genutzt werden, um von Kriegenbrunn nach Bruck zu gelangen. Gleichzeitig wird der Baustellenverkehr für den Neubau der Schleuse Kriegenbrunn (einige hundert Lkw pro Tag) über mehrere Jahre hinweg über die Hüttendorfer Straße und Pappenheimer Straße zur Autobahn 3 und umgekehrt geführt werden. An der Kreuzung Hüttendorfer Straße/ Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/ Neuenweiherstraße wird der Schleusen-Lkw-Verkehr zukünftig den gemeinsamen Geh-/Zweirichtungs-Radweg (Schulweg) kreuzen.

Deshalb hat die Stadt Erlangen gegenüber dem Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg (WSNA) „Maßnahmen zur Verkehrssicherung“ an der Kreuzung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gefordert.

Die Stadtverwaltung hat nun verschiedene Lösungsmöglichkeiten untersucht, um die Verkehrssicherheit an der Kreuzung zu erhöhen. Hierfür wird eine Kostenbeteiligung durch das WSNA angestrebt.

2. Untersuchte Varianten

Über-/ Unterführung für Fußgänger und Radfahrer

Eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer unter der Pappenheimer Straße hindurch müsste sehr tief liegen, da unter der Pappenheimer Straße ein Entwässerungskanal verläuft,

der bekanntermaßen nicht verlegt werden kann. Für die langen Rampen, die zur Unterführung hinführen, wird für Stützwände, Böschungen und Entwässerung mehr Fläche benötigt als beim vorhandenen Geh-/Radweg. Für die Unterführung einschließlich Rampen wäre daher entweder Grunderwerb von mehreren Grundstücken erforderlich oder alternativ müsste die vorhandene Baumreihe entlang der Hüttendorfer Straße/ Sylvaniastraße auf größerer Länge entfernt werden. Bei starkem Regen ist eine Überschwemmung der Unterführung von den Feldern her zu befürchten. Die Baukosten für eine nachträgliche Unterführung sind sehr hoch. Daher wird die **Variante „Unterführung des Geh- und Radweges unter der Pappenheimer Straße“ nicht weiterverfolgt.**

Bei einer Überführung des Geh- und Radweges über die Pappenheimer Straße müsste eine Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m (für Lkw und Schwertransporte) zzgl. Brückenkonstruktion überbrückt werden. Da es sich um eine Überführung nicht nur für Radfahrer, sondern auch für Fußgänger handelt, müsste die Überführung barrierefrei („rollstuhlgerecht“) ausgeführt werden. Dies würde zu einer Rampen-Brücken-Rampen-Konstruktion von überschläglich 220 m Länge entlang der Hüttendorfer/ Sylvaniastraße führen. Die Überführung würde zwar die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessern, sie würde aber keine Verbesserung für die vorgenannte Unfallsituation im Kfz-Verkehr an der Kreuzung bringen.

Die Kosten für eine solche Überführung sind hoch. Zum Vergleich: Geh-/Radwege-Verbindung Frauenaarach - Bruck durch den Regnitzgrund - Die neue Rampe hat eine Länge von rund 50 m und Kosten in Höhe von 850.000 € verursacht. Unter Abwägung von Kosten und Nutzen wird die **Variante „Überführung des Geh- und Radweges über die Pappenheimer Straße“ nicht weiterverfolgt.**

Lichtsignalanlage (LSA)

An der Kreuzung wird dauerhaft eine Lichtsignalanlage installiert (s. Anlage 1). Dafür sind wenige, bauliche Anpassungen notwendig, u.a. um die Kreuzung mit Lichtsignalanlage barrierefrei zu gestalten. Die Haltestelle muss etwas vom signalisierten Kreuzungsbereich abgerückt werden. Gemäß den gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV werden dann zwei neue, barrierefreie Bussteige hergestellt.

- **Leistungsfähigkeit gewährleistet**
Die derzeit vorhandenen Verkehrsmengen sowie der zusätzliche Schleusen-Baustellenverkehr können mit einer LSA leistungsfähig abgewickelt werden. Kapazitätsreserven sind vorhanden.
- **Verkehrssicherheit sehr hoch**
Die modernen LED-Signalgeber sind von Weitem gut sichtbar. Die Linksabbieger in der Hauptrichtung (Hüttendorfer Straße/ Sylvaniastraße) werden mit einem eigenen Signal getrennt vom Geradeausverkehr sicher geführt. Der Fuß- und Radverkehr wird ebenfalls signalisiert über die Kreuzung geführt.
- **Schwertransporte möglich**
Von den Gewerbegebieten an der Willi-Grasser-Straße und an der Graf-Zeppelin-Straße werden über die Sylvaniastraße und die Pappenheimer Straße sehr häufig Schwertransporte zur Autobahn 3 (Anschlussstelle Frauenaarach) und umgekehrt durchgeführt. Auf dieser Strecke ist das höchste Schwertransport-Aufkommen in ganz Erlangen zu verzeichnen. Die Schwertransporte überschreiten die allgemein zulässigen Fahrzeugmaße: So können diese Fahrzeuge beispielsweise eine Länge von 29 m erreichen und Ladung mit einer Breite von 4,50 m oder einem Gewicht von 120 t transportieren. (Zum Vergleich: ein herkömmlicher Lastzug hat i.d.R. eine Länge von 18,70 m und eine Breite von 2,55 m zzgl. Spiegel.)
Auch wenn die Kreuzung Hüttendorfer Straße/ Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/

Neuenweiherstraße mit einer LSA ausgestattet wird, ist die Befahrbarkeit der Kreuzung mit Schwertransporten weiterhin sicher gestellt, da die Verkehrsfläche im Kreuzungsbereich nicht verkleinert wird und keine Mittelinseln im Kreuzungsbereich errichtet werden.

- **ohne Grunderwerb**

Die Herstellung der LSA mit baulichen Anpassungen an der Kreuzung erfolgt ausschließlich auf städtischen Flurstücken. Grunderwerb ist nicht notwendig.

- **städtische Kosten geringer**

Die Kosten für die Herstellung der LSA einschließlich baulicher Anpassungen im Kreuzungsbereich und zwei neuer Bussteige betragen grob geschätzt ca. 410.000 €. Durch eine noch zu verhandelnde Kostenbeteiligung des WSNA wird sich der Eigenanteil der Stadt Erlangen noch verringern.

- **Betriebs- und Wartungskosten LSA/Beleuchtung etwas höher**

Für Betrieb und Wartung der neuen LSA und der neuen Beleuchtung entstehen der Stadt jährliche Strom- und Wartungskosten in Höhe von ca. 3.000 €.

Kreisverkehr

Im Rahmen eines Vollausbaus wird anstelle der Kreuzung ein Kreisverkehr hergestellt (s. Anlage 2). Die Kreisinsel wird richtlinienkonform als „begrünter Hügel“ ausgebildet, um die Erkennbarkeit des Kreisverkehrs von Weitem sicherzustellen. Ein Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Kreisinsel ist außerhalb bebauter Gebiete nicht zulässig. Da der Kreisverkehr außerhalb bebauter Gebiete liegt, ist der Fuß- und Radverkehr gemäß den geltenden Richtlinien an den Querungsstellen wartepflichtig. Es werden ebenfalls zwei neue, barrierefreie Bussteige hergestellt, die etwas vom Kreisverkehr abgerückt sind.

- **Leistungsfähigkeit gewährleistet**

Die derzeit vorhandenen Verkehrsmengen sowie der zusätzliche Schleusen-Baustellenverkehr können mit einem Kreisverkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Kapazitätsreserven sind vorhanden.

- **Verkehrssicherheit hoch**

Generell hat sich in Deutschland die Anlage von Kreisverkehren häufig als geeignete Maßnahme zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen erwiesen. Der Fuß- und Radverkehr ist hier, wegen der Lage außerhalb bebauter Gebiete, an den Querungsstellen wartepflichtig und unsignalisiert.

Da der Geh-/ Radweg entlang der Hüttendorfer Straße/ Sylvaniastraße derzeit und während des Schleusenneubaus noch verstärkt als Schulweg genutzt wird, ist nach Einschätzung von Polizei und Verkehrsbehörde die LSA zu bevorzugen, da hier die Verkehrssicherheit für die Schüler höher ist als bei einem Kreisverkehr (Schulwegsicherung).

- **Schwertransporte nicht mehr gewährleistet**

Auf der Strecke von den Gewerbegebieten an der Willi-Grasser-Straße und an der Graf-Zeppelin-Straße über die Sylvaniastraße und die Pappenheimer Straße zur Autobahn 3 ist das höchste Schwertransport-Aufkommen in ganz Erlangen zu verzeichnen (s.o.).

Herkömmliche, einstreifige Kreisverkehre, wie im vorliegenden Fall, können grundsätzlich von Schwertransporten nur mit Schwierigkeiten oder gar nicht befahren werden. Mit dem Bau eines Kreisverkehrs an dieser Stelle kann die Durchführung der zahlreichen Schwertransporte zu den Gewerbegebieten nicht mehr gewährleistet werden!

- **Grunderwerb notwendig**

Für die Herstellung des Kreisverkehrs ist Grunderwerb erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass ein freihändiger Erwerb der benötigten Flächen schwierig werden

könnte.

- städtische Kosten höher

Die Baukosten für den Kreisverkehr mit zwei neuen Bussteigen betragen grob geschätzt ca. 560.000 € (ohne Grunderwerbskosten). Das WSNA hat angekündigt, dass es sich nicht an den Kosten für einen Kreisverkehr beteiligen wird, da es Behinderungen für den Schleusen-Lkw-Verkehr befürchtet und nur eine unwesentliche Verbesserung für die Sicherheit des Radverkehrs sieht. Daher verblieben sämtliche Kosten bei der Stadt Erlangen.

- Betriebs- und Wartungskosten Beleuchtung etwas geringer

Für Betrieb und Wartung der neuen Beleuchtung entstehen der Stadt jährliche Strom- und Wartungskosten in Höhe von ca. 1.500 €.

Fazit

	Lichtsig- nalanlage	Kreis- verkehr
Leistungsfähigkeit	++	++
Verkehrssicherheit	++	+
Schwertransporte	+	--
Grunderwerb	++	-
städtische Kosten	+	-
Summe	+ 8	- 1

Die mangelnde Befahrbarkeit des Kreisverkehrs für die zahlreichen Schwertransporte stellt ein Ausschlusskriterium an dieser Stelle dar. Die Verwaltung empfiehlt eine Lichtsignalanlage für diese Kreuzung, wegen der hohen Schulwegsicherheit und den geringeren städtischen Gesamtkosten.

3. Prozesse und Strukturen

Nach Festlegung durch den UVPA, die Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage auszustatten, kann die Stadtverwaltung eine Verwaltungsvereinbarung mit dem WSNA abschließen. Darin wird u.a. eine maßgebliche Kostenbeteiligung des WSNA für diese Maßnahme geregelt. Anschließend müssen noch dieses Jahr die vertiefenden Detailplanungen erarbeitet werden. Nur so ist es möglich, die Lichtsignalanlage einschließlich der Anpassungen an der Kreuzung und der Haltestelle schon im Jahr 2020 herzustellen. Dies ist zwingend notwendig, damit die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung vor Beginn der Schleusen-Bauarbeiten fertig gestellt sind.

4. Ressourcen

Investitionskosten:	410.000 €	bei IPNr.: 541.415
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 und müssen zum Investitionsprogramm für den HH 2020 für das Jahr 2020 angemeldet werden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Kreuzung Hüttendorfer Straße/ Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/ Neuenweiherstraße soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer dauerhaften, barrierefreien Lichtsignalanlage gemäß Anlage 1 ausgestattet werden. Anlass ist der Baustellenverkehr für den Neubau der Schleuse Kriegenbrunn.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen und anlassgemäß eine Kostenbeteiligung mit dem Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg zu verhandeln.

Die notwendigen Finanzmittel sind für das Haushaltsjahr 2020 bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Der FWG-Fraktionsantrag Nr. 029/2018 vom 22.02.2018 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 12 gegen 2

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Kreuzung Hüttendorfer Straße/ Pappenheimer Straße/ Sylvaniastraße/ Neuenweiherstraße soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer dauerhaften, barrierefreien Lichtsignalanlage gemäß Anlage 1 ausgestattet werden. Anlass ist der Baustellenverkehr für den Neubau der Schleuse Kriegenbrunn.

Mit der vorliegenden Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen und anlassgemäß eine Kostenbeteiligung mit dem Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg zu verhandeln.

Die notwendigen Finanzmittel sind für das Haushaltsjahr 2020 bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Der FWG-Fraktionsantrag Nr. 029/2018 vom 22.02.2018 ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 7 gegen 1

TOP 18

613/180/2018

Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr mit Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bisheriges Vorgehen und Beschlüsse zur Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr

Bereits im Jahr 2011 wurde von der Verwaltung eine Beschlussvorlage zur probeweisen Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr eingebracht (613/066/2011). Die vorgeschlagene Maßnahme wurde in Politik und Öffentlichkeit intensiv diskutiert. Ein Beschluss ist zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgt.

In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung ein Gutachten in Auftrag gegeben, das sich mit der Möglichkeit der Freigabe derjenigen Einbahnstraßen befasst, die bis dato noch nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet waren (Bauhofstraße, Calvinstraße, Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße, Marquardsenstraße / Bohlenplatz / Obere Karlstraße, Richard-Wagner-Straße, Theaterplatz, Walter-Flex-Straße).

Bei genauer rechtlicher Betrachtung der Fragestellung zur Freigabe von Einbahnstraßen gemäß StVO ist festzustellen, dass bei Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben werden müssen. Demgemäß dürfen „Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer

Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“ Die Freigabe von Einbahnstraßen darf also nur verweigert werden, wenn zwingende Sicherheitsgründe vorliegen. Dies ist bei keiner der Einbahnstraßen in Erlangen der Fall.

Das Gutachten der PGV Alrutz aus Hannover hat ergeben, dass alle vorangehend genannten Einbahnstraßen mit geeigneten begleitenden Maßnahmen für den Radverkehr geöffnet werden können (vgl. Anlage 2). Aufgrund der Verkehrsbedeutung dieser Einbahnstraßen für den Radverkehr erging die gutachterliche Empfehlung, diese mit den notwendigen begleitenden Maßnahmen in Gegenrichtung freizugeben.

Demgemäß wurde die Verwaltung mit Beschluss 613/018/2014 beauftragt, Planungen für die Freigabe folgender Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr zu erstellen:

- Bauhofstraße
- Dreikönigstraße
- Heuweg
- Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße
- Bohlenplatz / Obere Karlstraße
- Theaterplatz
- Walter-Flex-Straße

Mit Beschluss 613/035/2015 wurden diese Planungen zur Umsetzung beschlossen.

Die Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße sollte gemäß Beschluss zeitlich für zwei Jahre zurückgestellt werden, um zunächst die neuen Verkehrssituationen in den freigegebenen Einbahnstraßen beobachten zu können.

An dieser Stelle bleibt festzuhalten, dass alle im Gutachten untersuchten Einbahnstraßen seit mindestens zwei Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Der Verkehrsablauf ist unproblematisch. Die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße, die für den Radverkehr die verkehrswichtigste Einbahnstraße darstellt, ist bislang noch nicht freigegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Freigaben von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr als Mittel zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr ist mittlerweile eine deutschlandweit gängige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Diese ist sowohl aufgrund des vergleichsweise geringen planerischen und baulichen Aufwandes beliebt, als auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge steigt die Verkehrssicherheit in freigegebenen Einbahnstraßen, da dann weniger Radfahrer auf dem Gehweg fahren und sich die Fahrgeschwindigkeiten von Kfz verringern (vgl. Anlage 2). Aus diesen Gründen wurden die gesetzlichen Anforderungen zur Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr immer weiter gelockert. Mit Novellierung der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2009 wurde somit beispielsweise eine notwendige Mindestbreite für die Einbahnstraßenfreigabe abgeschafft. Nunmehr ist lediglich eine ausreichende Begegnungsbreite erforderlich. Kurze Engstellen sind zulässig (VwV-StVO zu Zeichen 220 Einbahnstraße).

Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr

Die verkehrliche Notwendigkeit zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr ist vorhanden. Dies lässt sich zunächst anhand der Bebauungsstruktur entlang der Straßenachse belegen. Dort befindet sich eine große Zahl an Einzelhandelsbetrieben sowie Nutzung durch Wohnen und Bildungseinrichtungen. Diese Struktur bringt eine hohe verkehrliche Nachfrage

mit sich. Die Nutzer wollen die Einrichtungen aus beiden Richtungen mit dem Fahrrad erreichen. Weiterhin bildet die Achse eine Verbindung zwischen dem Stadtosten und der Goethestraße (Hauptbahnhof) parallel zur Hauptverkehrsstraße Henkestraße. Mit Fertigstellung des Fahrradparkhauses an Gleis 1 wird die Achse in beide Fahrrichtungen weiter an Bedeutung für den Radverkehr gewinnen und ist demgemäß im Radverkehrs-Plannetz des Verkehrsentwicklungsplanes als städtische Hauptroute vorgesehen.

Vorhandene Verkehrszählungen verdeutlichen die geschilderte Nachfrage. Bereits aktuell befahren mehr als 250 Radfahrer pro Tag die Einbahnstraße widerrechtlich in Gegenrichtung (Ergebnis Jahresverkehrszählung 2016 am Knotenpunkt Kammererstraße / Friedrichstraße). Als problematisch erweist sich hierbei vor allem, dass viele Radfahrer beim Befahren der Einbahnstraßenachse in der derzeit nicht zugelassenen Fahrtrichtung Westen häufig die Gehwege nutzen und damit ein erhöhtes Gefährdungspotential für Fußgänger erzeugen.

Nachdem im Zuge der ersten Beschlussvorlage zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr im Jahr 2011 noch deutliche Skepsis in Bevölkerung und Politik vorhanden war, hat die Verwaltung die Einbahnstraßenfreigabe im Radler-Hearing am 7. Oktober 2016 als einen Schwerpunkt mit den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern behandelt. Nach Vorstellung der oben bereits dargestellten Vorteile von für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen fand der Vorschlag zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr breite Zustimmung (vgl. Anlagen 3 und 4).

Wie oben beschriebenen nimmt die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz ein. Demnach wurde mit Beschluss 613/018/2014 entschieden, zunächst die oben aufgeführten weiteren Einbahnstraßen zu öffnen. Wie sich der Verkehrsablauf nach Freigabe dieser Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr einstellt, sollte zunächst zwei Jahre beobachtet werden. Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gelegt werden.

Nach Abstimmung mit der Polizei kann festgestellt werden, dass in keiner der genannten Einbahnstraßen nach deren Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit besteht. Wenngleich bei einzelnen freigegebenen Einbahnstraßen (z. B. Obere Karlstraße) vereinzelt Skepsis geäußert wurde, ist zu beobachten, dass nach der Freigabe die Nutzung der Gehwege durch Radfahrer deutlich zurückgegangen ist. Auch der Verkehrsablauf in den bereits vorher für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen in der Stadt kann als unproblematisch eingestuft werden.

Es bleibt damit festzuhalten, dass bzgl. der Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr sowohl deutschlandweit als auch konkret in Erlangen positive Erfahrungen bestehen. Aufgrund der vergleichsweise einfachen und schnellen Umsetzbarkeit ist die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr ein probates Mittel zur Radverkehrsförderung in vielen deutschen Städten.

Im Falle der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße wäre die Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr darüber hinaus auch als wesentliche Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs zu werten. Die Straßenachse ist im Plannetz des Verkehrsentwicklungsplanes für den Fußverkehr als Fußweg erster Ordnung eingestuft und hat somit für den Fußverkehr eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion (vgl. Beschluss 613/201/2018/1). Sobald der Radverkehr auf der Fahrbahn in Gegenrichtung zugelassen ist und damit Radfahrer die Fahrbahn legal nutzen dürfen, ist zu erwarten, dass sich die Zahl der Radfahrer, die die Gehwege entgegen der Einbahnrichtung nutzen, deutlich reduziert.

Begleitende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen

Mit Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr sind an einigen Standorten entlang der

Achse markierungs- und bautechnische Anpassungsmaßnahmen vorgesehen, um einen sicheren Verkehrsablauf nach der Einbahnstraßenfreigabe zu gewährleisten. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Knotenpunkte Friedrich- / Fahrstraße und Friedrich- / Schuhstraße zu legen, da dort u. a. Busverkehr in Nord-Süd- bzw. in Süd-Nord-Richtung kreuzt.

Der Knotenpunkt Friedrich- / Fahrstraße, der sich wie die komplette Einbahnstraßenachse innerhalb einer Tempo-30-Zone befindet, ist derzeit signalgeregelt. Die dort befindliche Lichtsignalanlage ist grundlegend erneuerungsbedürftig. Nachdem gemäß § 45 Abs. 1c Tempo-30-Zonen nur Kreuzungen ohne Lichtzeichenregelungen umfassen dürfen, stellt sich die Frage nach dem weiteren Umgang mit der Lichtsignalanlage. Hierbei bestehen zwei Möglichkeiten:

1. Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe mit Rückbau der Lichtsignalanlage gemäß Planung in Anlage 1
2. Erneuerung der Lichtsignalanlage mit Einbeziehung der zusätzlichen Radverkehrsrichtung nach der Einbahnstraßenfreigabe

Der Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße mit Rückbau der Lichtsignalanlage gemäß Möglichkeit 1 wird nach Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Polizei favorisiert. Die Lichtsignalanlage in der Tempo-30-Zone ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht erforderlich. Mit deren Rückbau würden die laufenden Wartungs- und Stromkosten für die Anlage in Höhe von ca. 3.300 € pro Jahr entfallen. Weiterhin kann mit dieser Möglichkeit der Busverkehr in Nord-Süd-Richtung über die Fahrstraße dauerhaft bevorrechtigt werden. Durch die Gestaltung des Knotenpunktes entsteht eine eindeutige Bevorrechtigung für die Fahrstraße gegenüber der Friedrichstraße die für den Verkehrsteilnehmer auch sofort ersichtlich wird. Hierbei wird auch der künftig steigenden Bedeutung der Achse Fahrstraße / Sieboldstraße im Zuge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen.

Eine erhöhte Unfallgefahr, wie sie bisher bei ausgeschalteter Lichtsignalanlage bestand, ist somit nicht zu erwarten. Die grobe Kostenschätzung für die Maßnahme beläuft sich nach gegenwärtigem Stand auf 95.000 €.

Für die notwendige Erneuerung der Lichtsignalanlage mit Einbeziehung der zusätzlichen Radverkehrsrichtung werden nach derzeitigem Sachstand 50.000 € veranschlagt. Zusätzlich ist die vorhandene Verschachtung zu erweitern oder zustandsabhängig komplett zu erneuern. Für diese Leistungen sind je nach Aufwand zusätzlich bis zu 30.000 € zu veranschlagen. Demgemäß ist für die Erneuerungskosten der Lichtsignalanlage von mindestens 80.000 € zzgl. der oben genannten laufenden Wartungs- und Stromkosten auszugehen.

In der zusammenfassenden Abwägung ergeben sich deutliche vor allem langfristige Vorteile durch den Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße mit Rückbau der Lichtsignalanlage gegenüber der Anlagenerneuerung. Demnach soll der Umbau des Knotenpunktes gemäß Planung in Anlage 1 im Zuge der Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr umgesetzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Angesichts der dargestellten positiven Auswirkungen in den weiteren für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen in Erlangen sowie der wichtigen Netzbedeutung der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße wird deren Freigabe für den Radverkehr zielführend und verkehrssicherheitstechnisch unproblematisch eingeschätzt.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr vorbereiten und die erforderlichen Haushaltsmittel anmelden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	95.000,- €	bei IPNr.: 541.xxx (neu)
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 derzeit nicht vorhanden

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann bittet darum, die Präsentation von Herrn Dr. Korda auch im Stadtrat vorzutragen, weist jedoch darauf hin, dass die Richard-Wagner-Straße ebenfalls den Radverkehr in Gegenrichtung zulasse.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Herr Stadtrat Bußmann bittet darum, die Präsentation von Herrn Dr. Korda auch im Stadtrat vorzutragen, weist jedoch darauf hin, dass die Richard-Wagner-Straße ebenfalls den Radverkehr in Gegenrichtung zulasse.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Zeus soll dieser Tagesordnungspunkt als Einbringung behandelt und in den Stadtrat verwiesen werden. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

mit 7 gegen 0

TOP 19

611/272/2019

Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers hier: Planfeststellungsbeschluss

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Negative städtebauliche, verkehrliche und umweltrelevante Auswirkungen auf die Stadt Erlangen sollen vermieden werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Planfeststellungsbeschluss „Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers“ wurde durch die betroffenen Fachämter überprüft.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt hat die Stadt Erlangen informiert, dass der Planfeststellungsbeschluss des „Planfeststellungsverfahren Ersatzneubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen sowie Errichtung eines Bodenzwischenlagers“ erlassen wurde.

Die Auslegung fand im Zeitraum vom 15.01.2019 - 28.01.2019 im Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Erlangen sowie im Bauamt der Gemeinde Möhrendorf statt.

Der Inhalt des Planfeststellungsbeschlusses wurde durch die Verwaltung geprüft. Ergebnis der Prüfung ist, dass die vorgebrachten Einwände der Stadt Erlangen ausreichend gewürdigt wurden. Es sind somit keine rechtlichen Schritte notwendig.

Die Verwaltung wird die Planungen der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen weiterhin begleiten und bei Bedarf den UVPA informieren.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zu Kenntnis genommen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Ausführungen der Verwaltung werden zustimmend zu Kenntnis genommen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 6 gegen 0

TOP 20

611/271/2019

**Bebauungsplan Nr. 135 der Stadt Erlangen - Isarstraße - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Satzungsgutachten / Satzungsbeschluss
Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Mit dem Beschluss vom 22.07.2014 hat der UVPA die Verwaltung beauftragt, die nächsten Planungsschritte zur städtebaulichen Nachverdichtung im Bereich technischer und sozialer Infrastruktur durchzuführen. Es sind Konzepte zur Nachverdichtung insbesondere für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums zu entwickeln und die entsprechenden Planungsverfahren unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger einzuleiten.

Das Gebiet zeichnet sich durch vier Zwillingshochhäuser mit jeweils 15 Geschossen aus den 1960er Jahren aus, die in einen großzügigen Freiraum eingebunden sind. Prägend für das Gebiet ist außerdem die unmittelbare Nähe zur Bundesautobahn A73. Das Quartier weist somit ein Potential zur maßvollen Nachverdichtung auf.

Um ein verträgliches Konzept zu entwickeln, hat in Abstimmung mit der Verwaltung ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb für die Quartiersentwicklung durch die Vorhabenträgerin Dawonia Portfolio 7 GmbH & Co. KG, vertreten durch die Dawonia Management GmbH (kurz: Dawonia; ehemals GBW) stattgefunden. Die Rahmenbedingungen wurden im Rahmen eines nicht öffentlichen Beschlusses am 19.07.2016 durch den UVPA beschlossen. Im Preisgericht, das am 21.10.2016 getagt hat, waren neben Vertretern der Fraktionen auch Mietervertreter stimmberechtigt. Den 1. Preis hat die Wettbewerbsarbeit der Arbeitsgemeinschaft Steidle Architekten, München; t17 Landschaftsarchitekten, München einstimmig gewonnen.

Vor diesem Hintergrund bildet die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 - Isarstraße – für das Gebiet zwischen Neckarstraße, Isarstraße und Bundesautobahn A 73 eine geeignete Maßnahme, um einen Beitrag zur Gewährleistung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und den Erhalt sozial stabiler Bewohnerstrukturen sowie als Innenentwicklung einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu leisten.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst das Gebiet mit den Flst. Nrn. 382/1, 382/2, 382/3, 382, 384/3, 384/6, 384/7, 384/8, 384 und Teilbereiche der Flurstücke 390/2, 381, 381/12 und 757/2 der Gemarkung Bruck. Die Größe des Planbereichs beträgt circa 4,5 ha (siehe Anlage 2).

c) Planungsrechtliche Grundlage

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet als Wohnbaufläche dargestellt und mit dem Planzeichen für sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen gekennzeichnet. Der Bebauungsplan steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

d) Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion

Die CSU-Fraktion hat mit dem Fraktionsantrag Nr. 012/2019 Informationen zu Baumaßnahmen im Bereich der Isarstraße und der Johann-Jürgen-Straße zu den Themen Einkommensorientierte Förderung (EOF), Bevölkerungszunahme und Parkraumsituation beantragt.

Der Antrag betrifft das laufende Bebauungsplanverfahren und wird aufgrund dessen in diesem Kontext behandelt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 135 – Isarstraße – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Verfahrensstand

Billigung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss des Erlanger Stadtrates hat am 15.05.2018 den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 135 in der Fassung vom 17.04.2018 gebilligt sowie die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung lag in der Zeit vom 23.11.2018 bis einschließlich 08.01.2019 öffentlich aus. Bis zum Ende der Auslegungsfrist wurden 2 Stellungnahmen vorgebracht, die in der Anlage 1 behandelt werden.

Am 12.12.2018 fand eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, an der etwa 40 Personen teilnahmen. Die vorgebrachten Äußerungen bezogen sich überwiegend auf folgende Punkte:

Städtebau

Nachverdichtung: Bereits in der vergangenen Informationsveranstaltung wurde das Thema der Nachverdichtung angesprochen. Die Bürger nehmen den Nachverdichtungsgrad am Anger weiterhin als zu stark wahr. Es gibt jedoch keine Schwerpunkte der Nachverdichtung in der Stadt Erlangen. Maßnahmen zur Innenentwicklung durch die Nutzung von Brachflächen bzw. Nachverdichtung im Bestand erfolgen im gesamten Stadtgebiet. Nachverdichtung kann da stattfinden, wo es die Gegebenheiten zulassen. Gegen eine nennenswerte Außenentwicklung hat sich die Mehrheit der Erlanger Bürger im Bürgerentscheid im Oktober 2018 entschieden.

Die Realisierung des Planungsgebiets wird durch die Dawonia in Bauabschnitten erfolgen, so dass der Bestand möglichst gering beeinträchtigt wird. Pro Bauabschnitt werden ca. 2 Jahre angestrebt, so dass die Baumaßnahmen ca. Anfang 2023 fertiggestellt sein werden.

Bauabschnitt 1: Gemeinschafts-Parkdeck

Bauabschnitt 2: Haus D und E

Bauabschnitt 3: Haus A, B, C und die Gemeinschafts-Tiefgarage.

Sichtachsen / Belichtung: Der Entwurf gewährleistet einen möglichst geringen Fußabdruck der Gebäude, wodurch weiterhin Sichtachsen nach Westen möglich sind. Ggf. wird das Haus neben dem Bürgertreff vom geplanten Punktgebäude im Süden verschattet. Das Gebäude wird jedoch weiterhin ausreichend belichtet werden.

Wohnungsmix / Einwohner: Es soll einen ausgewogenen Wohnungsmix geben, um sowohl Familien mit Kindern, Paare als auch Alleinstehende anzusprechen. Überwiegend sind 2-3-Zimmer-Wohnungen geplant. Je Wohneinheit setzt die Stadt Erlangen eine Belegungsdichte von 1,29 Einwohnern pro neuer Wohneinheit im Geschosswohnungsbau (statistisch ermittelter Wert) an. Somit wird derzeit von ca. 270 neuen Bewohnern in 210 Wohneinheiten ausgegangen.

Abstandsflächen: Die Einhaltung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse wurde geprüft. Eine ausreichende Belichtung der Wohnungen ist sichergestellt, da die Einhaltung eines Lichteinfallswinkels von höchstens 45° (bezogen auf die Höhe der Fensterbrüstung von Aufenthaltsräumen) in allen Geschossen gegeben ist. Bei sich gegenüber stehenden Außenfassaden mit sich überschneidenden Lichteinfallswinkeln von höchstens 45° entspricht dies einer Abstandsfläche von ca. 0,4 H.

geförderter Wohnungsbau: Die geförderten Wohnungen (25 % der zulässigen Geschossfläche) werden in den zwei nördlichsten Wohngebäuden untergebracht.

Freiraum

Bäume: Gemäß Vorentwurf werden ca. 104 gesetzlich geschützte Bäume der Planung weichen müssen. Es werden mindestens 115 Bäume neu gepflanzt.

Fahrradabstellanlagen: Die Planung sieht absperrbare Fahrradräume in der Gemeinschaftstiefgarage vor. Für eine leichtere Erreichbarkeit dieser Räume gibt es eine eigene Fahrradrampe im Planungsgebiet. Die neuen Fahrradabstellanlagen in den Freiräumen werden gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen überdacht errichtet. Zugunsten der Sicherheit werden die Fahrradabstellanlagen absperrbar sein.

Immissionsschutz

Lärmschutzwand: Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden Lärmschutzmaßnahmen für das bestehende Plangebiet getroffen. Sollte der Bund die angrenzende Autobahn ausbauen, werden auch Bereiche außerhalb des Plangebiets Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben.

Durch die Anlage einer beidseitig hochabsorbierenden Lärmschutzwand sind keine Beeinträchtigungen auf die Nachbarbebauung zu erwarten. Dies wird in der Satzung des Bebauungsplans auf Grundlage der Schalltechnischen Untersuchung rechtlich gesichert.

Wohnqualität: Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde das Thema Lärmschutz umfassend geprüft. Für Fassaden, die die Anforderungen an gesundes Wohnen nicht gewährleisten, werden im Bebauungsplan entsprechende Maßnahmen getroffen, z.B. verglaste Loggien im Wohnbereich, passive Lärmschutzmaßnahmen wie Grundrissorientierung oder Schiebeläden an den Fenstern.

Verkehr

Einbahnstraße: Für eine Einbahnstraße besteht derzeit keine Notwendigkeit, da die bestehende Verkehrssituation zur Abwicklung des Verkehrs ausreicht. Dies wurde verkehrstechnisch geprüft.

Straßenraum der Isarstraße: Die Stellplätze im Straßenraum der Isarstraße bleiben erhalten. Falls nach Umsetzung der Bebauung Komplikationen beim Verkehrsfluss auftreten sollten, kann beispielsweise über ein einseitiges Parkverbot in der Isarstraße nachgedacht werden.

Stellplätze: In der Tiefgarage sollen nach aktuellem Planungsstand ca. 130 Stellplätze und im Gemeinschafts-Parkdeck ca. 325 Stellplätze errichtet werden.

Ausbau der Autobahn: Die vorliegende Planung wurde mit der zuständigen Autobahndirektion Nordbayern abgestimmt. Im Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP) war die Maßnahme „6-streifiger Ausbau der A 73 zwischen dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen und der Anschlussstelle Möhrendorf“ als weiterer Bedarf enthalten. Im aktuellen BVWP 2030 ist diese Maßnahme nicht mehr enthalten.

Mehrverkehre: Die bestehenden Straßenquerschnitte können die Mehrverkehre aufnehmen. Dies wurde in einem Verkehrskonzept, einem Verkehrsmodell sowie einem Verkehrsgutachten geprüft und bestätigt. Sollten nach Realisierung der Planung Konflikte auftreten, können ggf. in Teilbereichen entsprechende Maßnahmen getroffen werden, z.B. Parkverbote.

Soziale Infrastruktur

Kinderbetreuungseinrichtung: Im Planungsgebiet wird nach Abstimmung mit dem Jugendamt eine neue Kinderbetreuungseinrichtung vorgesehen. Neben der Kinderbetreuungseinrichtung wird von der Dawonia ebenso ein Gemeinschaftsraum für die Mieter im Gebiet geplant.

Sonstiges

Koppelung der Pkw-Stellplätze an die Mietverträge: Dazu ist noch keine abschließende Aussage von Seiten der Dawonia erfolgt. Derzeit gibt es Überlegungen zu zwei verschiedenen Modellen.

Modell 1: Mietvertrag mit Parkplatz

Modell 2: Mietvertrag ohne Parkplatz.

Sicherheitsbedenken im Parkdeck: Der Haupteingang zum Gemeinschafts-Parkdeck befindet sich mittig des Gebäudes. Es sind zwei Treppenhäuser im Norden und Süden vorgesehen. Neben einer ausreichenden Beleuchtung innerhalb und außerhalb des Gebäudes befinden sich auf Höhe jedes zweiten Stellplatzes Fenster in der Fassade zugunsten einer besseren Durchlässigkeit und Sichtbarkeit.

Sauberkeit im Wohngebiet: Durch die Modernisierung der Freianlagen sollen sowohl die Qualität als auch das Bewusstsein für die Sauberkeit im Quartier gesteigert werden. Zusätzlich plant die Dawonia einen Hausmeisterservice einzurichten.

Kanalsystem: Eine Erweiterung des Kanals wird durch die Neuplanung nicht notwendig. Der bestehende Kanal kann die zusätzlichen Abwässer aufnehmen. Das hinzukommende Abwasser wird gedrosselt in die bestehenden Systeme eingeleitet.

Bauphase: Während der Bauphase gelten die gesetzlichen Grundlagen und Bauzeiten. Die Dawonia plant ein Kommunikationskonzept, um die Bewohner der Siedlung frühzeitig über die Veränderungen zu informieren.

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 21.11.2018 von der öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt und gem. § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 3 BauGB unter Hinweis auf § 4 Abs. 2 BauGB und § 4a Abs. 4 BauGB zur Stellungnahme aufgefordert worden. Es wurden insgesamt 31 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden beteiligt, von denen 11 eine Stellungnahme abgaben, die in der Anlage 1 behandelt werden.

Prüfung der Stellungnahmen

Siehe Anlage 1

Da die sich hieraus ergebenden Änderungen allein redaktioneller Art sind, kann der Bebauungsplan in der Fassung vom 19.03.2019 als Satzung beschlossen werden.

b) Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion

Einkommensorientierte Förderung (EOF)

Der Bebauungsplan wird durch die Stadt Erlangen aufgestellt und durch den Stadtrat zur Satzung beschlossen. Der Stadtrat hat somit grundsätzlich Einfluss auf die Inhalte der Planung.

Geplant sind laut Dawonia 57 eof-geförderte Mietwohnungen. Diese werden nach Dringlichkeit und Wartezeit an die Wohnungssuchenden, die bei der städt. Wohnungsvermittlung gemeldet sind, vergeben. Bei einer Neubaubelegung wird eine ausgewogene Mieterstruktur von der Stadt Erlangen angestrebt (siehe auch Verwaltungsvorschriften zum Vollzug des Wohnungsbindungsrechts, VVWoBindR, Nrn. 6.6.1 ff) Das heißt, dass eine zu hohe Konzentration von potentiell problematischen Bewohnergruppen nach Möglichkeit vermieden wird.

Die Verwaltung steht mit der Dawonia derzeit wegen des Wohnungs- und Einkommensstufenmix in Gesprächen. Fast 90 % der Antragsteller sind in Einkommensstufe 1 (EK) vorhanden, daher ist hier auch aus Sicht der Verwaltung der größte Bedarf. Angestrebt wird ein Mix von ca. 70 % (EK 1), 20% (EK 2) und 10% (EK 3). Nach derzeitigem Stand ist folgender Wohnungsmix geplant:

- | | |
|--|--------------|
| ○ 2 Zimmer-Wohnungen bis zu 50 qm (für 1 Pers) | 10 Wohnungen |
| ○ 2-Zimmer-Wohnungen bis zu 55 qm (für 2 Pers) | 8 Wohnungen |
| ○ 3-Zimmer-Wohnungen bis zu 65 qm (für 2 Pers) | 13 Wohnungen |
| ○ 3-Zimmer-Wohnungen bis zu 75 qm (für 3-4 Pers) | 10 Wohnungen |
| ○ 4-Zimmer-Wohnungen bis zu 90 qm (für 4 Pers) | 9 Wohnungen |
| ○ 5-Zimmer-Wohnungen bis zu 105 qm (für 5 u. mehr) | 5 Wohnungen |

Parkraumsituation

Mit dem geplanten Parkdeck und der geplanten Gemeinschaftstiefgarage wird der durch die Planung entstehende Bedarf sowie die entfallenden Bestandsstellplätze gedeckt. Die Bewirtschaftung der Stellplätze ist von der Dawonia noch nicht abschließend geregelt (s.o.).

Die Verwaltung befindet sich darüber hinaus in Abstimmung mit der Dawonia wegen eines Mobilitätskonzepts.

Die Verkehrsbelastung in der Äußeren-Brucker-Str. im Bereich der Zufahrt zur Neckarstr. beträgt momentan 17.500 Fahrzeuge täglich. Über die Neckarstr. fahren täglich 3600 Fahrzeuge. Durch die Nachverdichtung entsteht ein zusätzlicher Verkehr von rechnerisch 590 Fahrzeugen täglich. Am Knotenpunkt entsteht damit ein Mehrverkehr von unter 3%. Dieser Mehrverkehr ist an dem signalisierten Knotenpunkt noch steuerbar. Die Mehrbelastung für die Neckarstr. kann durch eine signaltechnische Anpassung abgewickelt werden. Für die Kreuzungsbeziehungen entlang der Äußeren-Brucker-Str. entstehen nahezu keine Veränderungen.

Wie bereits mit der Beschlussvorlage (613/191/2018) zum CSU-Fraktionsantrag 056/2018 beantwortet, sind im Bauvollzug (Bauvorhaben Isarstraße und Johann-Jürgen-Straße) nach der geltenden Stellplatzsatzung der Stadt Erlangen die privaten Stellplätze nachzuweisen.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen kann seitens der Verwaltung geprüft werden, welche Beschilderung die größtmögliche Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum bei gleichzeitiger Gewährleistung der Durchlässigkeit für Rettungs- und Einsatz- sowie Müllfahrzeuge ermöglicht.

Die bei Parkraumkonzepten immer wieder diskutierte Maßnahme der Einführung einer Bewohnerparkregelung ist aus rechtlicher sowie aus konzeptioneller Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt für dieses Gebiet nicht realisierbar bzw. zielführend, da der ausschlaggebende Anteil an Fremdparkern vergleichsweise niedrig ist.

4. 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:

Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, dass die Stellungnahme des Bürgers 5 im Gutachten berücksichtigt wird. Demnach wird die Planung eines 17-geschossigen Hochhauses als überdimensioniert und zu dicht erachtet. Es werden Bedenken hinsichtlich einer zu hohen Verschattung geäußert.

Dieser Antrag wird mit 13:1 Stimmen im UVPA und mit 7:0 Stimmen im UVPB abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 1 wird beigetreten. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 135 – Isarstraße – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan und Begründung in der Fassung vom 17.04.2018 wird entsprechend ergänzt.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung wird in geänderter Fassung vom 19.03.2019 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.
3. Der Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

mehrheitlich angenommen

mit 12 gegen 2

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Pöhlmann beantragt, dass die Stellungnahme des Bürgers 5 im Gutachten berücksichtigt wird. Demnach wird die Planung eines 17-geschossigen Hochhauses als überdimensioniert und zu dicht erachtet. Es werden Bedenken hinsichtlich einer zu hohen Verschattung geäußert.

Dieser Antrag wird mit 13:1 Stimmen im UVPA und mit 7:0 Stimmen im UVPB abgelehnt.

Ergebnis/Beschluss:

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen in Anlage 1 wird beigetreten. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 135 – Isarstraße – der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan und Begründung in der Fassung vom 17.04.2018 wird entsprechend ergänzt.
2. Der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung wird in geänderter Fassung vom 19.03.2019 gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen, da die vorgebrachten Stellungnahmen nur Änderungen redaktioneller Art zur Folge haben.

3. Der Fraktionsantrag Nr. 12/2019 der CSU-Stadtratsfraktion ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 21

Anfragen

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

Protokollvermerk:

1. Frau Stadträtin Kopper fragt an, ob die „Zufahrt frei“-Beschilderung am Schulzentrum West bezüglich der Baustelle Möhrendorfer Straße/St. Johann, die auf das Dialysezentrum hinweist, um den Hinweis auf die weiteren Geschäfte ergänzt werden kann. Die Verwaltung sagt die zusätzliche Beschilderung, sowie eine nochmalige Veröffentlichung in der Presse zu.

2. Frau Stadträtin Wunderlich fragt an, ob der Mülleimer am Waldeingang des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit in der Brucker Lache entfernt werden kann, da dieser ihrer Meinung nach für die Entsorgung von Hausmüll missbraucht wird. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

3. Herr Stadtrat Thurek fragt an, wann mit einer Beantwortung des Fraktionsantrages Nr. 069/2018 vom 08.05.2018 bezüglich der Müllsituation an öffentlichen Plätzen in Erlangen gerechnet werden kann. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

4. Herr Stadtrat Dr. Höppel fragt an, ob die Fahrradfahrer an der Baustelle über die Bundesstraße 4 auf dem Gehweg fahren dürfen um Wartezeiten an der Ampel zu umgehen. Die Verwaltung bittet die Fahrradfahrer die Fahrbahn zu benutzen und dem Autoverkehr auf der Fahrbahn zu folgen.

5. Herr Stadtrat Pöhlmann fragt an, ob es bezüglich des einstimmigen UVPA-Beschlusses im Januar 2019 zur Kostenbeteiligung für den öffentlichen Nahverkehr vom Land Bayern bereits Informationen gibt. Die Verwaltung antwortet, dass aus einer Pressemitteilung hervorgeht, dass demnächst ein Gespräch zu diesem Thema mit den Nicht-MVV-Verkehrsverbunden stattfinden wird. Ein gleichlautender Antrag im Landtag wurde mehrheitlich abgelehnt; eine schriftliche Antwort liegt noch niemandem vor.

6. Herr Stadtrat Pöhlmann fragt an, wie der Verfahrensstand beim Teilabbruch der alten „Hupfla“ ist. Die Verwaltung antwortet, dass für beide Teilabbrüche ein positiver Bauvorentscheid vorliegt.

7. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, ob eine vorherige Prüfung zur Verkehrsführung des Linienbusverkehrs von mindestens einer Buslinie durch Alterlangen, sowie die Einrichtung einer

provisorischen Bushaltestelle im Kreuzungsbereich, durchgeführt wurde. Die Verwaltung antwortet, dass beides erfolglos geprüft wurde.

8. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, ob bei der Baustelle Günter-Scharowsky-Straße speziell eine Umleitung ausgeschildert bzw. ein Notweg auf der Südseite für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden kann. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

9. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, wie der aktuelle Stand der zwei Fahrradparkhäuser (Siemensparkhaus und Bahnhofparkhaus) sei. Die Verwaltung antwortet mit dem aktuellen Sachstand.

10. Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an, ob der Fahrradstadtplan auch digital downloadbar ist. Die Verwaltung bejaht dies.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

1. Frau Stadträtin Kopper fragt an, ob die „Zufahrt frei“-Beschilderung am Schulzentrum West bezüglich der Baustelle Möhrendorfer Straße/St. Johann, die auf das Dialysezentrum hinweist, um den Hinweis auf die weiteren Geschäfte ergänzt werden kann. Die Verwaltung sagt die zusätzliche Beschilderung, sowie eine nochmalige Veröffentlichung in der Presse zu.

2. Frau Stadträtin Wunderlich fragt an, ob der Mülleimer am Waldeingang des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit in der Brucker Lache entfernt werden kann, da dieser ihrer Meinung nach für die Entsorgung von Hausmüll missbraucht wird. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

3. Herr Stadtrat Thurek fragt an, wann mit einer Beantwortung des Fraktionsantrages Nr. 069/2018 vom 08.05.2018 bezüglich der Müllsituation an öffentlichen Plätzen in Erlangen gerechnet werden kann. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

4. Herr Stadtrat Dr. Höppel fragt an, ob die Fahrradfahrer an der Baustelle über die Bundesstraße 4 auf dem Gehweg fahren dürfen um Wartezeiten an der Ampel zu umgehen. Die Verwaltung bittet die Fahrradfahrer die Fahrbahn zu benutzen und dem Autoverkehr auf der Fahrbahn zu folgen.

5. Herr Stadtrat Pöhlmann fragt an, ob es bezüglich des einstimmigen UVPA-Beschlusses im Januar 2019 zur Kostenbeteiligung für den öffentlichen Nahverkehr vom Land Bayern bereits Informationen gibt. Die Verwaltung antwortet, dass aus einer Pressemitteilung hervorgeht, dass demnächst ein Gespräch zu diesem Thema mit den Nicht-MVV-Verkehrsverbunden stattfinden wird. Ein gleichlautender Antrag im Landtag wurde mehrheitlich abgelehnt; eine schriftliche Antwort liegt noch niemandem vor.

6. Herr Stadtrat Pöhlmann fragt an, wie der Verfahrensstand beim Teilabbruch der alten „Hupfla“ ist. Die Verwaltung antwortet, dass für beide Teilabbrüche ein positiver Bauvorentscheid vorliegt.

7. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, ob eine vorherige Prüfung zur Verkehrsführung des Linienbusverkehrs von mindestens einer Buslinie durch Alterlangen, sowie die Einrichtung einer provisorischen Bushaltestelle im Kreuzungsbereich, durchgeführt wurde. Die Verwaltung antwortet, dass beides erfolglos geprüft wurde.

8. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, ob bei der Baustelle Günter-Scharowsky-Straße speziell eine Umleitung ausgeschildert bzw. ein Notweg auf der Südseite für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden kann. Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu.

9. Herr Stadtrat Bußmann fragt an, wie der aktuelle Stand der zwei Fahrradparkhäuser (Siemensparkhaus und Bahnhofparkhaus) sei. Die Verwaltung antwortet mit dem aktuellen Sachstand.

10. Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an, ob der Fahrradstadtplan auch digital downloadbar ist. Die Verwaltung bejaht dies.

Sitzungsende

am 19.03.2019, 19:45 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Kallinikidis

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Grüne Liste-Fraktion:

Für die FDP-Fraktion:

Für die Ausschussgemeinschaft ödp/FWG:

Für die Erlanger Linke: