



PARKPLATZ AM BAHNHOF / GROSSPARKPLATZ ERLANGEN

Städtebauliche Untersuchung zur potentiellen Flächenentwicklung

Allgemeine Hinweise

Die Studien / Untersuchungen / Konzepte des Projektentwicklungsteams (PET) des Referats VI - Planen und Bauen der Stadt Erlangen beschäftigten sich mit möglichen hoch- und städtebaulichen Entwicklungspotentialen im Stadtgebiet. Betrachtet werden vorwiegend brachliegende oder mindergenutzte Flächen, Baulücken wie auch sonstige defizitäre Bereiche, die für die Stadtentwicklung von besonderem Interesse sind.

Mit dem vorliegenden Schriftstück soll ein Instrument geschaffen werden, das bestehende Informationen bezüglich der betrachteten Bestandssituation ämterübergreifend bündelt und in aufgearbeiteter Form darstellt. Auf dieser Grundlage wird eine mögliche konzeptionelle Zielvorstellung entwickelt. Ziel ist es, eine Diskussionsgrundlage zu schaffen, auf deren Informationsbasis hin Entscheidungsfindungen erleichtert und Entwicklungsimpulse gesetzt werden können.

Die vorliegende Studie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, Umsetzbarkeit oder Ähnliches. Sie bildet lediglich eine der möglichen Betrachtungsweisen zum Zeitpunkt der Erstellung ab.

Referat VI - Planen und Bauen
Projektentwicklungsteam (PET)

**Parkplatz am Bahnhof / Großparkplatz
Erlangen**

Städtebauliche Untersuchung zur potentiellen Flächenentwicklung

Mai 2015

**Parkplatz am Bahnhof / Großparkplatz
Erlangen**

Städtebauliche Untersuchung zur potenti-
ellen Flächenentwicklung

Stand Mai 2015

Stadt Erlangen

Referat VI



Referat
Planen und Bauen

PET - Projektentwicklungsteam

Postanschrift:
Stadt Erlangen
91051 Erlangen

Dienstgebäude:
Schuhstraße 30
91052 Erlangen

Mail: baureferat@stadt.erlangen.de
Tel.: 09131 / 86 - 1303
Fax: 09131 / 86 - 1035
www.erlangen.de/baureferat

Redaktion | Zeichnungen | Pläne | Layout:
Josef Weber (Ref. VI)
Frank Kohlmann (PET)
Simone Oberseider (PET)

1	AUFGABENSTELLUNG	6
1.1	Planungsanlass und Aufgabenstellung	8
1.2	Vorgehensweise	9
2	BESTANDSAUFNAHME	10
2.1	Rahmenbedingungen	10
2.2	Bestandssituation	12
2.2.1	Nutzungsstruktur	12
2.2.2	Erschließung	16
2.2.3	Siedlungskörper und Freiraum	20
3	ANALYSE	24
3.1	SWOT-Analyse	27
3.1.1	Stärken (strength)	28
3.1.2	Schwächen (weakness)	32
3.1.3	Chancen (opportunities)	36
3.1.4	Bindungen (threats)	40
4	PLANUNGSZIELE	44
4.1	Allgemeine Zielsetzungen	44
4.2	Zielsetzungen der Untersuchung	48
5	WEITERES VORGEHEN	50
	ANHANG	
	Verzeichnisse Anlagen	52
	Quellen	53



Bischofsmeilwald

Erlangen

31 Erlangen - Nord

Bezirks-fischerei-verein

Dechendorfer Damm

Regnitz

Thalermühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

Wohnmühle

TV 1848 Erlangen (Gefälle FC West)

Wasservwerk West I

Alterlangen

Spiel- und Sportwiese

Minigolfpl.

Wasser- und

Wiese

Stadttrand-

siedlung

Freibad West

Neumühle

Her Damm

ck

pf

SG 1673 Erlangen-Brucke

ATSV 1698 Erlangen

Str 2244

Regnitz

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

Str 2244

ERLANGEN

32 Erlangen - Zentrum

Werner

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Werner

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Werner

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Werner

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Werner

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Werner

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

Ex-Frak. Gf. (Bart.) 277.9

1 AUFGABENSTELLUNG

1.1 ANLASS UND AUFGABE

Die kreisfreie Stadt Erlangen liegt im Bayerischen Regierungsbezirk Mittelfranken. Auf den rund 77 km² der Gemarkungsfläche leben heute etwa 105.000 Einwohner. Wirtschaftsgeographisch zählt die Stadt zur europäischen Metropolregion Nürnberg, einem der führenden Wirtschaftsräume Europas, dessen Kernkompetenzen in Bildung, Forschung und Technologie liegen. Somit ist die Stadt Teil eines Wirtschaftszentrums mit einem Verflechtungsgebiet von ca. 2,5 Mio. Einwohnern und 150.000 Unternehmen. Eine besondere Rolle in Erlangen kommt der Firma Siemens zugute. Als einer der größten Arbeitgeber der Region prägt sie die Stadt ökonomisch, räumlich und soziokulturell, ebenso wie die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Diese sehr breite technologische Basis mit einer Vielfalt zukunftsorientierter Branchen setzt das erworbene Wissen dynamisch in neue Arbeitsplätze um und behauptet so ihren Stand als eine der wirtschaftsstärksten Städte der Bundesrepublik.

Mit innovativen Projekten will die Stadt ihre Funktion in der Metropolregion sichern und ihre stadträumliche Identität stärken. Entwicklungspotenzial zur Verwirklichung dieser Zielsetzungen bieten Flächen, die im Zuge des Strukturwandels freigesetzt werden.

Nachverdichtungsmöglichkeiten in integrierten Lagen bieten enormes städtebauliches, ökonomisches und ökologisches Potential. Aufgrund ihrer vorhandenen Infrastruktur und Nähe zum Zentrum sind derartige Schlüsselgrundstücke von hohem Wert

für die Stadtentwicklung. Eine solche Fläche stellt der Großparkplatz dar.

Um den Großparkplatz seinem Wert entsprechend in den Stadtentwicklungsprozess einzugliedern, erfordert die Komplexität des Projekts das schrittweise Annähern von ursprünglichen Bauzielen an die machbare Umsetzung.

Zur Zusammenführung der zum Teil divergierenden Vorstellungen unterschiedlicher Protagonisten sollte die Stadt Erlangen die interdisziplinäre Erarbeitung eines städtebaulichen Zielkonzepts oder Rahmenplans anstreben. Die Art und Weise der aktiven Einbringung von Politik und Bürgern ist im Vorfeld zu klären und sollte fester Bestandteil des weiteren Prozesses sein.

Die folgende Studie bietet lediglich einen Überblick des Potentials, welches in der Fläche des Großparkplatzes vorzufinden ist.

Folgende Fragen sollen beantwortet werden:

- Wie sind die Flächen nahe der Innenstadt zu bewerten und mit welchem Profil soll deren Entwicklung vorangetrieben werden?
- Über welches Nutzungsgefüge kann der Bezug zur Innenstadt unter Berücksichtigung städtebaulicher, ökonomischer und ökologischer Aspekte hergestellt werden?
- Welche baulichen und städtebaulichen Veränderungen begünstigen die Gelenkfunktion des Gebiets zwischen der Erlanger Innenstadt und der Erholungslandschaft (Wiesengrund) westlich des Stadtzentrums?

- Wie soll mit den unterschiedlichen Niveaulagen und nötigen Querungen von Bahn und BAB 73 zu der Fläche des Großparkplatzes sowie des Wiesen- grounds umgegangen werden?

Mit diesen und/oder ähnlichen Fragestellungen hat sich bereits das renommierte Planungsbüro um Prof. Sieverts in den 1990er Jahren beschäftigt. Schon damals wurden die heute noch bestehenden Defizite beschrieben und unterschiedliche Lösungsansätze in „Planungs-Werkstätten“ erarbeitet. Das Büro kam 1990 zu der Empfehlung:

„Dieses Entwicklungspotential könnte der Stadt Erlangen einen qualitativen Entwicklungssprung verschaffen, der durchaus vergleichbar wäre mit dem Bau der Hugenottenstadt oder mit dem Bau des Neuen Rathauses, der die Entwicklung der Innenstadt nach Süden städtebaulich sanktioniert und einen neuen Schwerpunkt geschaffen hat. Die städtebaulichen Möglichkeiten westlich des Bahnhofs dürften deshalb nicht verbaut werden.“

(Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts: Erlangen Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs; hg. Stadt Erlangen; 1990)

1.2 VORGEHENSWEISE

Der Bearbeitungsprozess gliederte sich in vier wesentliche Phasen:

Erkundungsphase

Themenbezogene Analyse und Auswertung der zu Verfügung stehenden Daten

Konzeptionsphase

Definition allgemeiner Ziele und Anforderungen an eine Entwicklung

Interdisziplinärer Workshop als moderiertes Verfahren

Erarbeitung der Konzeptalternativen und Konkretisierung der Zielvorstellung zur weiteren Ausarbeitung

Konkretisierungsphase als Konkurrerendes Verfahren

Abwägung der Konzeptalternativen und Auswahl einer Variante zur weiteren Ausarbeitung (*Städtebaulicher Wettbewerb*)

Die ersten konzeptionellen Planungen bilden mit der räumlichen Ausarbeitung und Darstellung wichtiger Grundsätze und Zielvorstellungen die Grundlage für das weitere Planungsverfahren (Workshop / Wettbewerb). Diese dienen zur Sicherung der städtebaulichen Qualität.

2 BESTANDSAUFNAHME

2.1 RAHMENBEDINGUNGEN

Der gesamte nähere Betrachtungsraum erstreckt sich über eine Fläche von ca. 22,9 ha, das konkrete Untersuchungsgebiet umfasst eine Gesamtfläche von rund 8,7 ha und ist im Flächennutzungsplan (FNP) 2003 (Stand 31.12.2014) als „Gemischte Baufläche“ sowie im Baulandkataster Gewerbe (Stand 31.12.2012) der Stadt Erlangen als „Reservefläche mit Bauerwartung“ (d.h. Flächen ohne aktuelles Baurecht, aber mit Bauerwartung aufgrund der Darstellung als Bauflächen im FNP) gekennzeichnet.

Das Areal grenzt an die barocke Erlanger Planstadt. In unmittelbarer Nachbarschaft befinden sich am östlichen Rand der Hauptbahnhof sowie im weiteren Verlauf die Erlanger Innenstadt. Im Westen grenzt das Gebiet an die BAB 73. Dahinter folgt der sogenannte „Wiesengrund“, ein weitläufiger auenartiger Freiraum von wesentlicher Bedeutung für die gesamte Metropolregion.

Durch die Flankierung zweier bedeutender Verkehrsinfrastrukturen im Westen (BAB 73) und Osten (Bahngleise) des Areals ergeben sich durch Höhengsprünge und mangelnde Durchlässigkeit geprägte Barrieren, die eine inselartige Lage des Areals bewirken.

Der Bereich nördlich des Planungsgebiets wird vorwiegend durch Bauten gewerblicher Nutzung definiert, im weiteren Verlauf folgt der Altstädter Friedhof. Im Süden zeigt sich strukturell ein ähnliches Bild mit dem Neustädter Friedhof im Anschluss.

Direkt an das Stadtzentrum angrenzend, ist

der Entwicklungsbereich in der Lage, die Innenstadtfächen und deren relevante Funktionen zu ergänzen und zu stärken. Diese Rahmenbedingungen verdeutlichen die Bedeutung einer Neuordnung, Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofumfelds in der weiteren Stadtentwicklung.

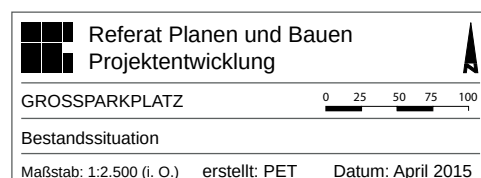
Durch die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und der Umsteigeanlage für Regional- und Stadtbusse auf dem Großparkplatz ist das Gebiet hervorragend über den ÖPNV erschlossen. Gleiches gilt für den MIV durch die direkte Lage an der BAB 73.

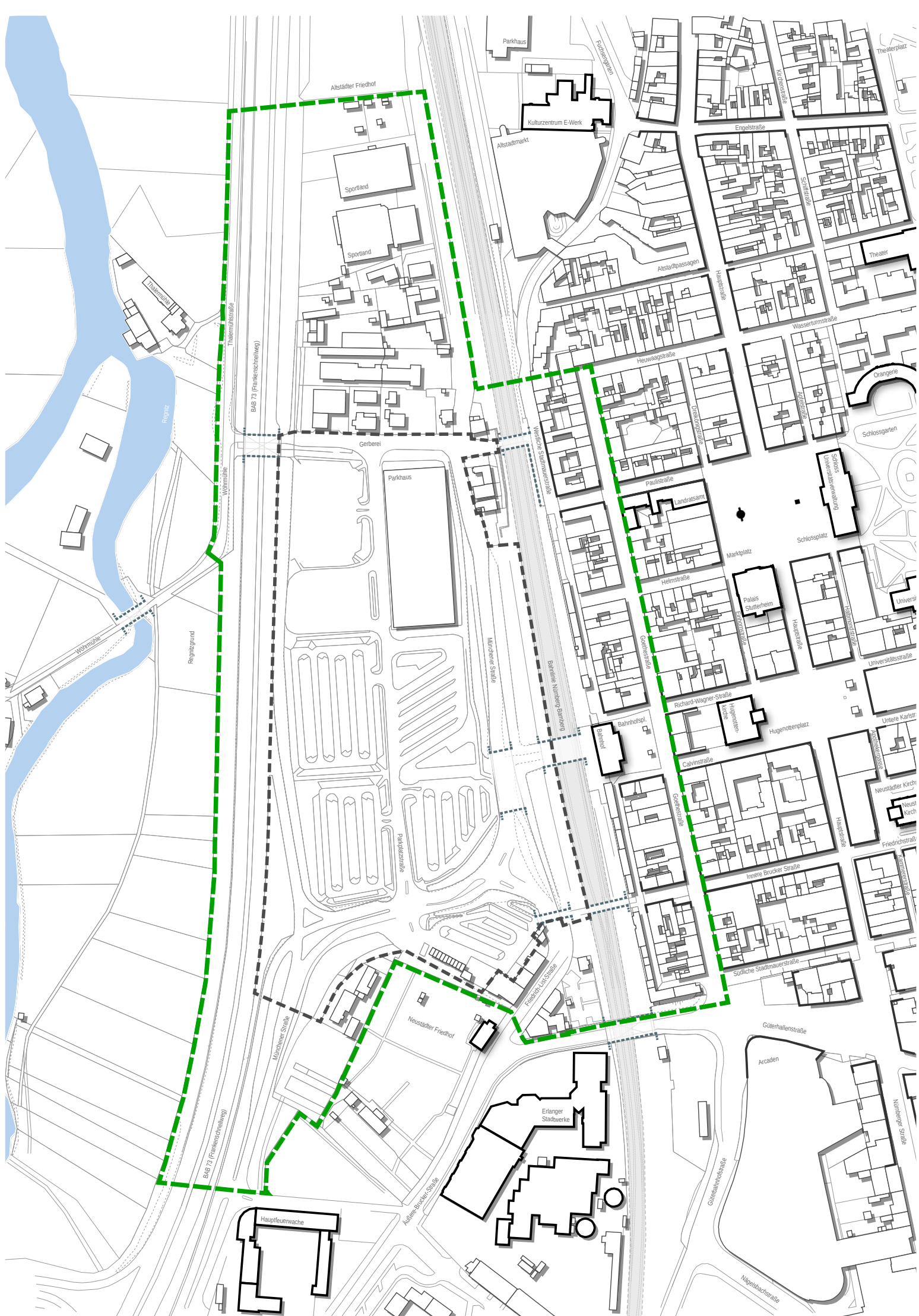
(Anhang: Bestandssituation)

Bestandssituation

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)





2.2 BESTANDSSITUATION

Im Detail setzt sich der zentrale Bereich des Untersuchungsgebiets aus verschiedenen Teilbereichen zusammen. Bis auf den Busbahnhof dienen alle Abschnitte fast ausschließlich dem ebenerdigen ruhenden Verkehr.

Der Bereich südlich der Münchener Straße befindet sich in einer Art „Insellage“, im Westen, Norden und Osten von Straßen umgeben, nach Süden hin vom Neustädter Friedhof begrenzt. Die zentralen Felder reihen sich jeweils östlich und westlich entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Parkplatzstraße. Am nordöstlichen Ende des Gebiets (Ecke Münchener Straße und Gerberei) befindet sich zudem ein Parkhaus.

2.2.1 NUTZUNGSSTRUKTUR

DIFFERENZIERUNG DES GEMENGES

Durch die Nutzung als Parkplatz weist das Areal insgesamt eine vergleichsweise geringe Bebauungsdichte auf. Abgesehen von vereinzelt untergeordneten Nebengebäuden (bspw. Trafostationen) ist der einzige größere Gebäudebestand des Großparkplatzes das mehrgeschos-sige Parkhaus im Nordosten. Südlich davon, auf dem mittig gelegenen Teilbereich in Verlängerung der Bahnunterführung befindet sich der Busbahnhof.

NAHVERSORGUNG

Die Nutzungen der umliegenden Quartiere gestaltet sich standorttypisch. Die östlich gelegene Innenstadt mit ihren Kauf-, Handels- und Dienstleistungslagen (1A und 1B-Lagen entlang der Nürnberger Straße

und Hauptstraße, 1C-Lagen in der weiteren Arrondierung) schließt durch die Bahn-hofsunterführung nahezu unmittelbar an den Großparkplatz an. Die Innenstadt ist fußläufig in kürzester Distanz zu erreichen.

Zentrumstypisch finden sich dort eine Vielzahl von Kultur- und Bildungsreinrichtungen sowie identitätsprägende Sonderbau-steine wie die Hugenottenkirche.

Die Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (FAU) definiert die Bereiche um den Schlossgarten und den nordöstlichen Bereich der Altstadt durch die Universitätskliniken. Die Universität prägt an diesen Stellen das Stadtbild durch ihre repräsentativen und funktionalen Bauten entscheidend.

WOHNNUTZUNG

Wohnen bildet im unmittelbaren Innenstadtbereich eine vergleichsweise untergeordnete Rolle. Lediglich vereinzelt und in den Obergeschossen bilden sie zusammen mit anderen Nutzungen, wie Einzelhandel oder Dienstleistung, die klassische innerstädtische Mischnutzung. Reine Wohngebäude bilden die Ausnahme.

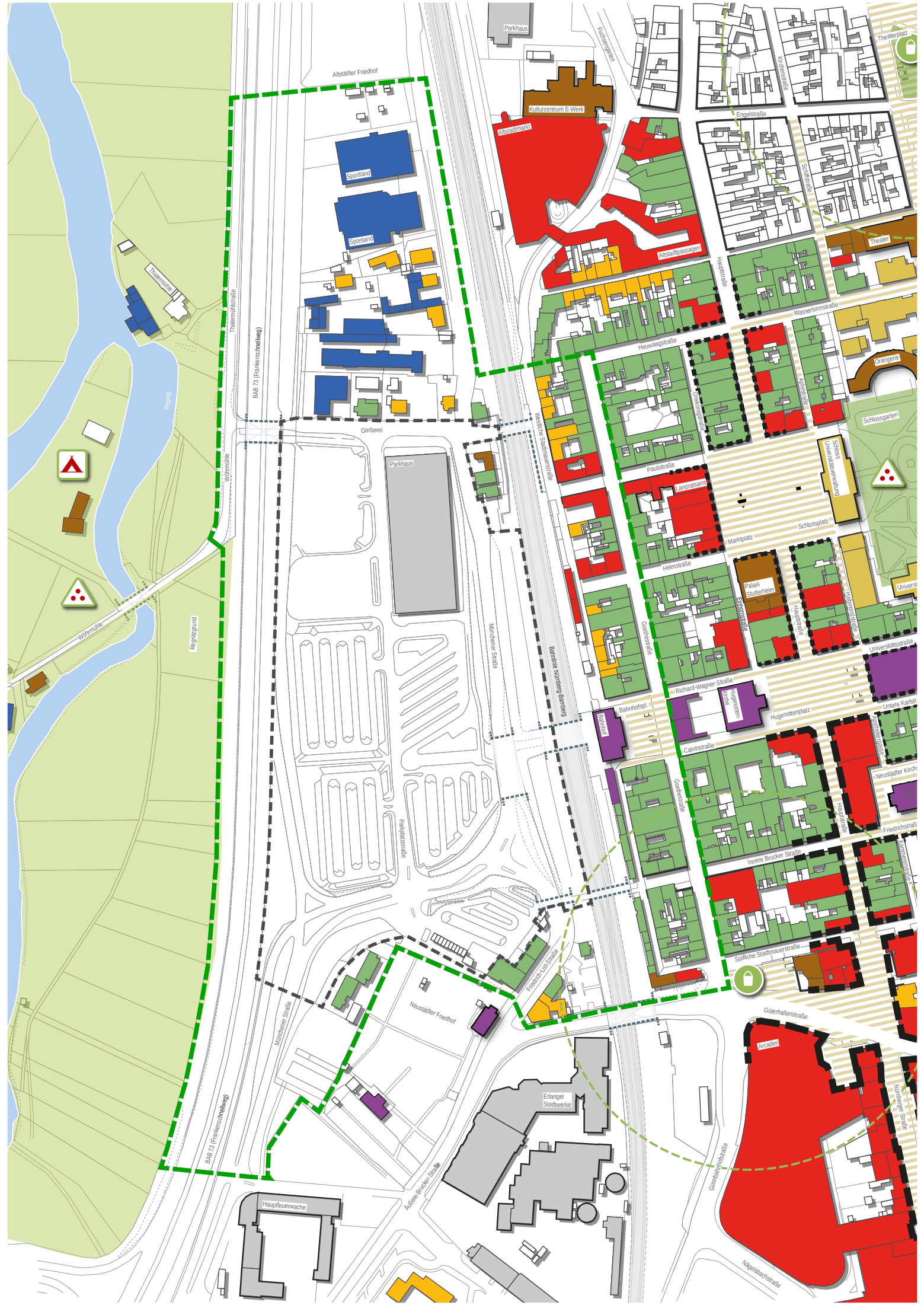
Nördlich und südlich des Untersuchungsgebiets zeigen sich deutlich heterogene Gebäude- und Nutzungsstrukturen. Im Norden finden sich vermehrt Gewerbeeinheiten und Großstrukturen bevor der Altstädter Friedhof folgt. Im Süden schließt der Neustädter Friedhof nahezu direkt an das Untersuchungsgebiet an, gefolgt von Sonderbausteinen wie den Erlanger Stadtwerken (ESTW) oder der Feuerwehr Erlangen.

FREIRÄUME UND NAHERHOLUNG

Der Regnitz- oder Wiesengrund stellt für Erlangen den bedeutendsten zusammenhängenden Freiraum dar. Er erstreckt sich von Norden nach Süden durch das gesamte Stadtgebiet und tangiert die Innenstadt / den Großparkplatz auf der westlichen Seite.

Innerhalb des Stadtkörpers spielen weitere dezentrale Freibereiche unterschiedlichster Prägung eine ebenso wichtige Rolle in Bezug auf eine Naherholungsfunktion. Flächen wie der Schlossgarten oder der Wiesengrund sind durch ihre Art und Lage einem hohen Freizeitdruck ausgesetzt.

(Anhang: Nutzungen)



Nutzung

-  Sonderbausteine
-  Kultur
-  Bildung
-  Mischnutzung
-  Einzelhandel / Dienstleistung
-  Gewerbe
-  Infrastruktur
-  Wohnen

-  1A-Handelslagen
-  1B-Handelslagen
-  Fußgängerzone

-  Grün- und Freiflächen
-  Spielplatz
-  Flächen mit Naherholungsdruck
-  ehem. Campingplatz

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
GROSSPARKPLATZ 0 25 50 75 100		
Nutzungen		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		

2.2.2 ERSCHLIESSUNG

VERKEHR UND VERKEHRSWEGE

Der Großparkplatz befindet sich in städtisch integrierter Lage. Diese Lagegunst verspricht eine optimale verkehrliche Anbindung sowie kurze Wege in die Erlanger Innenstadt. Zwei Verkehrswege prägen das Gebiet in besonderem Maße, die BAB 73 und die Gleisanlagen der Deutschen Bahn.

Die Anbindung und Erreichbarkeit mittels ÖPNV wie auch MIV ist sehr gut und bedeutet einen wesentlichen Standortvorteil.

MIV – FLIESSENDER VERKEHR

Das Untersuchungsgebiet wird von vier Straßen eingefasst. Auf der Nordseite liegt die Kfz-Belastung der Gerberei bei ca. 3.500 Kfz/Tag und in der Thalmühlstraße bei ca. 6.900 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung der Münchener Straße liegt im nördlichen Bereich bei ca. 6.100 Kfz/Tag, auf Höhe Großparkplatz bei ca. 8.900 Kfz/Tag und im Süden bei ca. 7.000 Kfz/Tag. Vor der Zufahrt auf die BAB 73 liegt die Belastung der Münchener Straße bei ca. 12.500 Kfz/Tag (vgl.: Stadt Erlangen; Verkehrsbericht 2013).

Besonders prägend für das Gebiet ist die im Westen vorbeiführende BAB 73 ein. Als Pendlertangente in der Städteachse Nürnberg – Erlangen – Bamberg sind besonders zu den Stoßzeiten hohe Verkehrsbelastungen zu verzeichnen, Werte von ca. 70.000 Fahrzeugen und mehr pro Tag (AS Erlangen-Nord und AS Erlangen-Zentrum im Mittel von 0-24h) sind der Regelfall (vgl.: BAYSIS; Dauerzählstellen Quartalsheft I 2014).

Das Gebiet selbst ist durch seine Lage, Erreichbarkeit und Nutzung nahezu frei von Schwerlastverkehr. Die Straßen befinden sich in einem allgemein guten Zustand.

MIV – RUHENDER VERKEHR

Der gesamte Betrachtungsraum dient vollständig dem ruhenden Verkehr. Insgesamt stehen auf einer Fläche von rund 51.000 m² (davon Bereich Busbahnhof ca. 7.500 m² und Bereich Parkhaus ca. 8.900 m²) 940 oberirdische und weitere 880 Stellplätze im Parkhaus zur Verfügung. Das Parkhaus wurde 1982 errichtet und weist altersbedingt deutlichen Sanierungsbedarf auf. Derzeit sind dort zahlreiche Stellplätze dauerhaft vermietet, die eine Einnahmequelle für die Stadt darstellen.

ÖPNV-NETZE

Zentrale Punkte für die Anbindung an den ÖPNV bilden der Hauptbahnhof Erlangen und der benachbarte Busbahnhof. Dieser wird fast ausschließlich von Süden über die zentral verlaufende Parkplatzstraße an- und abgefahren. Dies gilt nicht nur für den Linienbusverkehr (Stadtbus- und Regionallinien), sondern auch für die Reise- und Fernbusse. Der Standort profitiert von der unmittelbaren Lage zur BAB 73.

Die Haltestellen der ÖPNV-Halteinrichtung sind als Schräg-Buchten organisiert und bieten Platz für 12 Bus-Stellplätze. Bauliche Einrichtungen in Form von flächigen Überdachungen o. Ä. gibt es nicht, lediglich zwei Wartehalte befinden sich an den südlichen und eine an den nördlichen Steigen. Die Haltestellen am Busbahnhof werden vornehmlich von den Regionallinien und dem Reisebusverkehr angefahren.

Die Haltestellen am Bahnhofplatz und

am Hugentottenplatz dienen vornehmlich den Stadtbuslinien. Diese Haltestellen liegen zwar außerhalb des Untersuchungsgebiets sind aber in direktem Zusammenhang zu sehen.

RADVERKEHR

Das Gebiet ist für den Radverkehr in zweierlei Hinsicht von Bedeutung. Zum einen besteht Zielverkehr im Bezug auf den Bahnhof durch Pendler und Reisende. Zum anderen für den Transitverkehr zwischen Innenstadt, dem Wiesengrund und den westlichen Stadtteilen. Als Querverbindung dient hierbei die nördliche Tangente entlang der Gerberei. Grundlage hierfür bilden die beiden Unterführungen in der Achse Gerberei, die eine Querung Bahngleisen und der BAB 73 ermöglichen. Die Unterführungen sind mit Rampen ausgestattet.

Parallel zur Münchener Straße besteht eine weitere Radwegeverbindung in Nord-Süd Richtung.

Überdachte und nicht überdachte Fahrradabstellplätze werden in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof von der Deutschen Bahn (DB) und der Stadt angeboten. Östlich der Bahngleise befinden sich diese an den nördlichen und südlichen Flanken des Bahnhofs auf einer Gesamtfläche von rund 1.350 m². Zudem ist ein Fahrradparkhaus weiter südlich, parallel der Westlichen Stadtmauerstraße, auf einer Fläche von 880 m² geplant. Am westlichen Eingang der Bahnhofsunterführung befinden sich weitere überdachte Abstellmöglichkeiten auf einer Gesamtfläche von rund 570 m².

Weitere Flächen im Umfang von 1.620 m² sind in Planung.

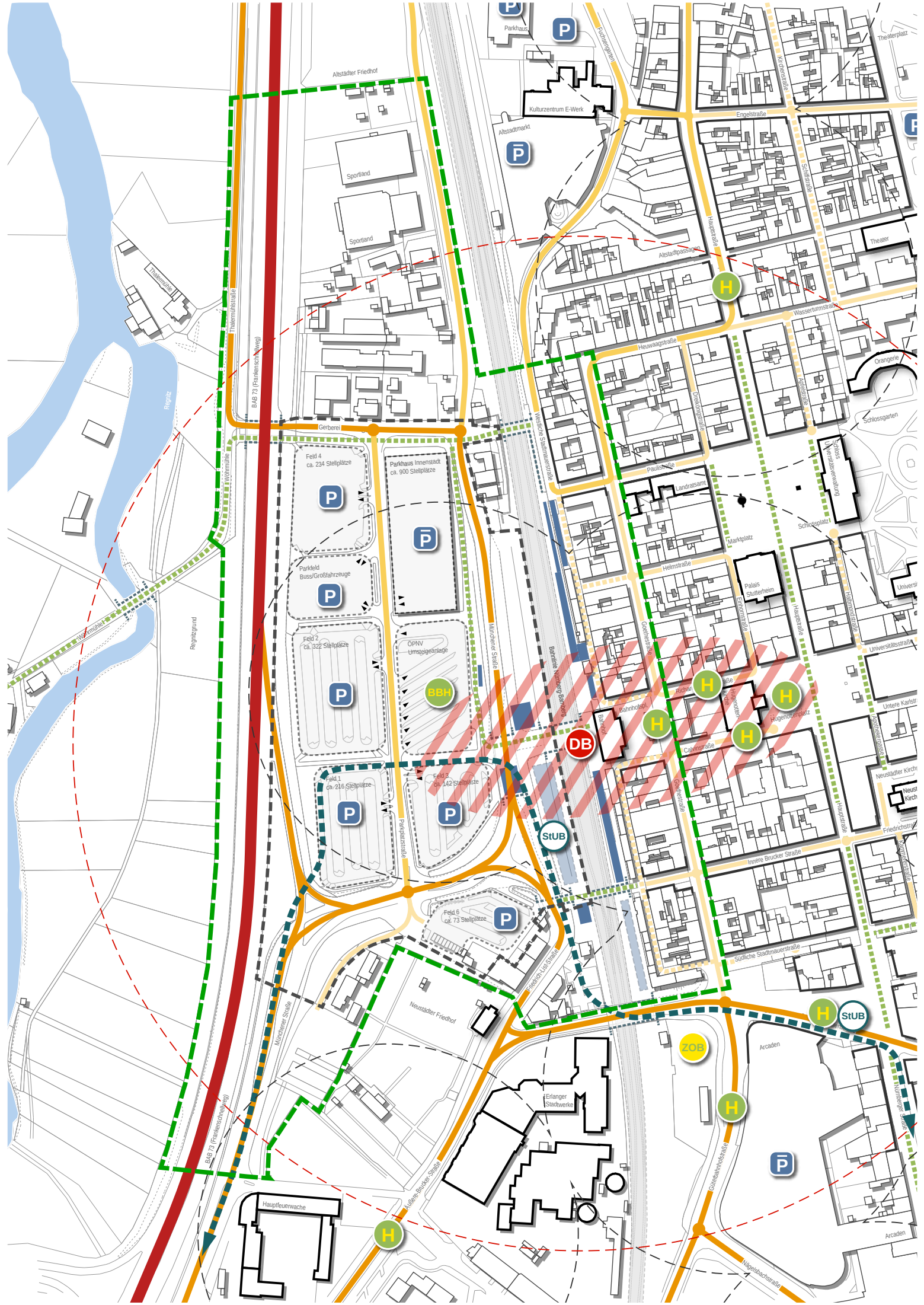
FUSSGÄNGERVERKEHR

Für den Fußgängerverkehr in Längsrichtung fällt das Angebot unterschiedlich aus. Die wichtigste Nord-Süd-Tangente führt am östlichen Rand entlang der Münchener Straße. Hier wird eine Wegeverbindung zwischen dem Bahnhof und den Nutzungen im Norden und im Westen aufgenommen.

Anders verhält es sich mit dem Querverkehr. Die Verbindungspunkte zur Innenstadt sind aufgrund der höher gelegenen Bahnstrecke als Unterführungen ausgebildet. Zentrales Element ist die Bahnhofsunterführung als Schnittstelle zur Innenstadt. Die Unterführung im Süden (Innere Brucker Straße) dient hauptsächlich der Zuwegung der dortigen KfZ-Stellplätze. Die nördliche Unterführung stellt zudem eine fußläufige Verbindung zu Angeboten der nördlichen Altstadt her. Außerdem besteht in diesem Bereich die Möglichkeit in Verlängerung der Gerberei den Wiesengrund zu erreichen.

Einmal im Monat wird ein Großteil der Fläche als Trödelmark genutzt. Die Veranstaltung ist beliebt und stellt einen überregionalen Anziehungspunkt dar.

(Anhang: Erschließung)

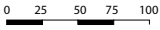


Erschließung

-  Bundesautobahn 73
-  Hauptverkehrsstraße
-  Sammelstraße
-  Erschließungsstraße
-  Radfahrer und Fußgänger (wesentliche Verbindungen)
-  Mobilitätsschwerpunkt
-  Hbf Erlangen / S-Bahn-Halt
-  Busbahnhof
-  ÖPNV Haltestelle
-  Einzugsradius 300m
-  mögliches Busterminal
-  geplanter Verlauf StUB
-  geplanter Haltepunkt StUB
-  Parkplatz
-  Parkhaus
-  Fahrradstellplatz
-  Fahrradstellplatz (Planung)

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
GROSSPARKPLATZ 		
Erschließung		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		

2.2.3 SIEDLUNGSKÖRPER UND FREIRAUM

INNERSTÄDTISCHER SIEDLUNGSKÖRPER

Das Erscheinungsbild der historischen Altstadt Erlangens ist geprägt vom barocken Raster der Hugenottenstadt. Mit ihren repräsentativen Bauten und Plätzen sowie dem Schlossgarten als charakteristischen innerstädtischen Freiraum prägt sie die Gesamtstadt bis heute. Der städtebauliche Grundriss der Anlage basiert auf dem sogenannten Richter-Plan mit einer schachbrettartigen Grundstruktur, nach Gesichtspunkte der konstruierten Planstadt. Die Höhenentwicklung der Blockrandbebauung beträgt durchschnittlich 2 bis 3 Geschosse. Der gesamte Bereich steht unter denkmalpflegerischem Ensembleschutz.

Diese städtebaulichen Strukturen prägen bis heute das Erscheinungsbild und den baulichen Charakter Erlangens und sind wesentlicher Identitätsgeber und -träger für die Stadt und deren Gesellschaft (siehe auch Stadtsignet von Walter Tafelmaier, 1976).

Der Betrachtungsraum westlich der Innenstadt gestaltet sich in seiner baulichen Struktur sehr heterogen und präsentiert sich als „Gegenentwurf“ zur klar gegliederten Innenstadt.

GRÜN- UND FREIRAUM

Das Stadtbild Erlangens ist durch mehrere innerstädtische Grünanlagen wie den Schlossgarten oder den Bohlenplatz. Als zentrales Freiraumelement charakterisiert der Regnitz- bzw. Wiesengrund (Regnitztal) Erlangen. Der weitläufige Grünzug teilt das Stadtgebiet in zwei Siedlungskörper,

einen westlichen und einen östlichen, verbindet aber gleichzeitig durch seinen Verlauf in Nord-Süd-Richtung die Stadt mit ihren Nachbarkommunen. Durch die zentrale innenstadtnahe Lage erfreut sich der Wiesengrund hoher Beliebtheit bei der Bevölkerung. Große Teile des Freiraums werden landwirtschaftlich bewirtschaftet.

Der Freiraum schließt im Westen, abgegrenzt durch die BAB 73, an das Untersuchungsgebiet an. Nach der Bahnlinie folgt die Innenstadt. Eine Verknüpfung des Stadtzentrums mit dem Wiesengrund erfolgt lediglich über die Achse an der Gerberei.

Baumbestände entlang der Münchener Straße bilden einen attraktiven Straßenraum aus, der durch die hohe Verkehrsbelastung aber nur bedingt wahrgenommen wird.

Der Großparkplatz ist eine großflächige, zusammenhängende, nahezu vollständig versiegelte Freifläche. Den größten Teil bilden die oberirdischen Stellplätze, an den Randbereichen und zur Abgrenzung der einzelnen Felder finden sich Bäume und Sträucher mit Unterwuchs. Im Bereich der Bahnhofoberführung am Übergang zum Busbahnhof sowie an den Rändern des Parkhauses finden sich weitere Baumbestände.

FREIZEIT UND NAHERHOLUNG

Durch die innenstadtypische Bebauungsdichte und Funktion stehen die vorhandenen Freibereiche unter hohem Nutzungsdruck. Dies betrifft vor allem den Schlossgarten und den Wiesengrund, wobei die Art der nachgefragten Erholungsnutzung variiert.

Die individuellen Bedürfnisse einer adäquaten Nutzung von Freiflächen, dem Schutz bestimmter Bereiche, Zustand und Anzahl von Spielangeboten oder ähnlichem bieten ein hohes Maß an Konfliktpotential. Es gilt die unterschiedlichen Interessen abzuwägen und untereinander in Einklang zu bringen. Oft ergeben sich hierbei Synergien.

NATURSCHUTZ

Nach aktuellem Kenntnisstand befinden sich neben den momentan nicht näher qualifizierten Baumbeständen und einer am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets gelegenen Biotopfläche innerhalb des Untersuchungsgebiets keine weiteren naturschutzrelevanten Bereiche.

Anders verhält es sich mit dem angrenzenden Wiesengrund. Weite Teile der vorhandenen Frei- und Landwirtschaftsflächen befinden sich im Landschaftsschutzgebiet. Zudem finden sich bedeutende Biotopflächen und Schutzgebiete der Grund- und Quellwassergewinnung im Wiesengrund. Auch im Hinblick auf die Bedeutung als klimarelevanter Ventilationsraum (Frischluftschneise) ist der Regnitzgrund für das gesamte Stadtgebiet von hohem Nutzen.

(Anhang: Grün- und Freiraum)



Grün- und Freiraum

-  Grünflächen
-  Landwirtschaftliche Flächen
-  Begleitende Gehölzstrukturen
-  Freiflächen / Brachflächen
-  Durchgrünte Bereiche
-  Einzelbäume
-  Attraktiver Straßenraum

-  Spielplatz
-  Flächen mit Naherholungsdruck
-  ehem. Campingplatz

-  Ventilationsraum
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Biotope
-  Biotopflächenerwartung
-  Schutzgebiet Grund- und Quellwassergewinnung
-  Verknüpfungsraum

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

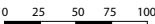
	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
GROSSPARKPLATZ 0 25 50 75 100		
Grün- und Freiraum		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		

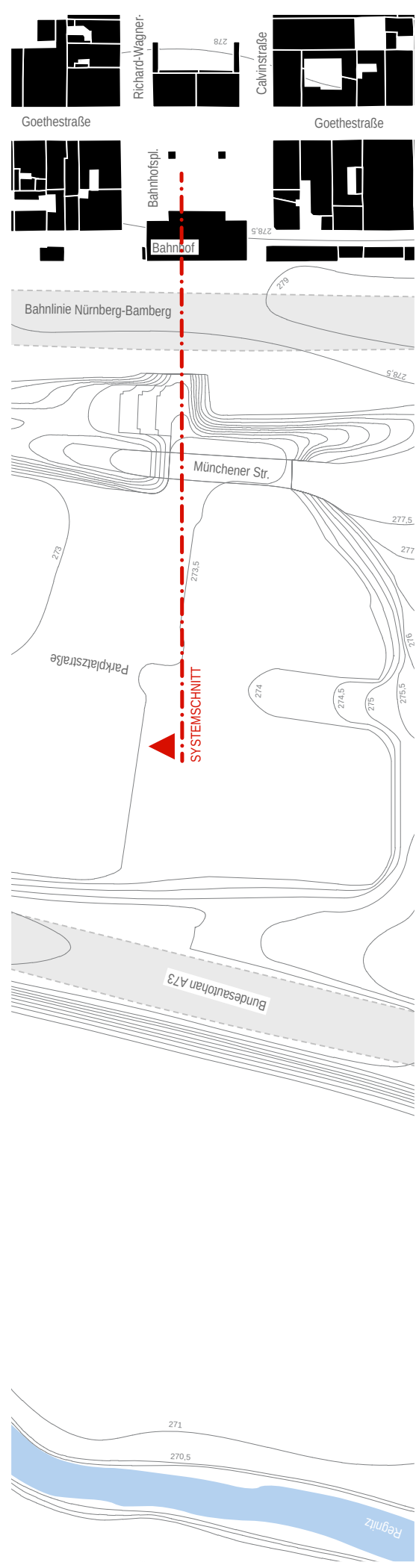
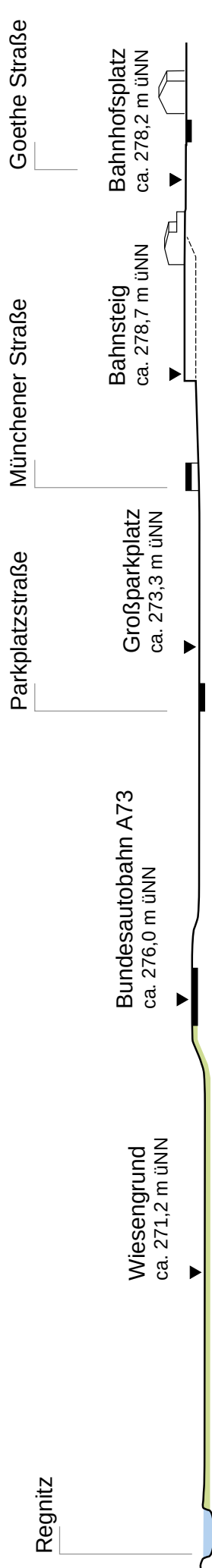


Bestandssituation

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Höhenlinien
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
GROSSPARKPLATZ		
		
Schwarzplan mit Höhen		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		



Referat Planen und Bauen
Projektentwicklung

GROSSPARKPLATZ

0 20 40 60 80

Systemschnitt

Maßstab: 1:2.000 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015

3 ANALYSE

Aufbauend auf der Bestandsanalyse werden Stärken (Strength) und Schwächen (Weakness) sowie Chancen (Opportunities) und Bindungen (Threats) des Betrachtungsraums in einer sogenannten SWOT-Analyse dargestellt. Mehrfachnennungen einzelner Aspekte schließen sich in dieser Betrachtungsweise nicht aus.

Die Zielfrage lautet:

„Welche baulichen und städtebaulichen Entwicklungen können den innerstädtischen Funktionen und Strukturen einerseits und der Vernetzungsfunktion des Gebiets zwischen der Erlanger Innenstadt, dem Freiraum Wiesengrund und den umliegenden Stadtquartieren andererseits gleichermaßen gerecht werden?“

3.1 SWOT ANALYSE

In der SWOT-Analyse wird eine räumliche Bewertung des Planungsgebiets durchgeführt, ohne jedoch eine Priorisierung einzelner Kriterien vorzunehmen. Sie liefert die Grundlage für Konzepte und Strategien, die im weiteren Planungsprozess entwickelt und in Form von Planungsvarianten dargestellt werden sollen.

3.1.1 STÄRKEN (Strength)

STADTBILD

Innerhalb des Betrachtungsraums befindet sich mit Ausnahme des Parkhauses nahezu keine weitere Bebauung. Als Ausnahme werden die Gebäude Friedrich-List-Straße 1 bis 5 auf dem Feld südlich der Münchener Straße angemerkt.

Das Areal ist vollflächig versiegelt und nahezu vollständig erschlossen. Zudem befindet sich annähernd der gesamte Großparkplatz im Eigentum bzw. Teileigentum (Erbpacht) der Stadt Erlangen.

Das direkte Umfeld nördlich und südlich des Großparkplatzes weist eine heterogene Bebauungsstruktur auf. Mehrere Baustile mischen sich mit verschiedenen genutzten Gebäuden unterschiedlicher Größe. Die Gebäude Gerberei 17 und Münchener Straße 4 stehen unter Denkmalschutz.

Eine Vielzahl an Einzelgebäuden der Innenstadt steht ebenfalls unter Denkmalschutz, wie beispielsweise das Bahnhofsgebäude. In weiten Bereichen der Altstadt besteht außerdem Ensembleschutz (konstruierte Planstadt des markgräfliche Oberbaumeister Johann Moritz Richter).

Durch die Dimensionierung der innerstädtischen historischen Bautypologie und die Anordnung von Achsen und Plätzen ergibt sich eine Vielzahl an hochwertigen Aufenthaltsqualitäten, die gastronomisch ergänzt werden und die besondere Atmosphäre der Markgrafenstadt ausmachen.

Im weiteren Umfeld des Großparkplatzes tragen die Stadtwerke mit ihrem Schornstein und das Rathaus zur Silhouette Er-

langens bei. Vor Allem aber prägt der innerstädtische Kirchendreiklang aus Altstädter Kirche, Hugenottenkirche und Neustädter Kirche das Stadtbild und die Silhouette wesentlich.

STADTRAUM

Historisch gesehen, handelt es sich bei dem Betrachtungsbereich um ein ehemaliges Gewerbeviertel (Gerbereien), welches bereits Ende des 17. Jahrhunderts an diesem Standort angesiedelt wurde. Die Anbindung an die Regnitz aber auch der Abstand zur bewohnten Altstadt waren damals als Lagevorteile ausschlaggebend. Vereinzelt finden sich im Wiesengrund Spuren dieser Gewerbebestände wie etwa die Thalmühle oder der Wöhrmühle. Beide Einrichtungen finden heute anderweitig Verwendung.

Spätestens mit den gesellschaftlichen Veränderungen nach dem 2. Weltkrieg und der Hinwendung zur Dienstleistungs- und Mobilitätsgesellschaft setzten prägende Veränderungen ein. In diesem Zusammenhang wurde eine Infrastruktur geschaffen, die für flächenintensive Konsum- und Freizeitnutzungen den entsprechenden Rahmen schuf. Das bis heute erhaltenen Sportland Erlangen (ehem. Squash Treff) bietet ein gutes Beispiel.

Am nördlichen Rand des Gebietes befinden sich eher kleinteilige Gewerbe- und Dienstleistungseinheiten sowie ein kleiner Caféstandort mit Bäckerei.

In der Innenstadt ist die nord-süd-gerichtete Hauptstraße (Fußgängerzone) als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte gefestigt und direkt vom Großparkplatz, über die jeweiligen Unterführungen aus zu

erreichen. Die Nähe zu den 1A und ausgedehnten 1B Einzelhandelslagen bestätigt die gute Vernetzung im städtischen Kontext.

VERNETZUNGEN ZUR INNENSTADT

Der Betrachtungsraum ist an drei Stellen mit der Innenstadt verknüpft. Als zentrale Anbindung fungiert die Bahnhausunterführung. Im Norden als wichtige Rad- und Fußwegtangente besteht die Unterführung an der Kreuzung Münchener Straße und Gerberei. Die dritte Anbindung befindet sich im Süden in Verlängerung der Innere Brucker Straße. Von hier aus wird der südliche Parkraum erschlossen.

In Anbetracht der Attraktivität, Funktionalität und Orientierung im Stadtraum besteht erheblicher Aufwertungs- und Verbesserungsbedarf was die Durchwegung in Ost-West-Richtung betrifft.

MOBILITÄT

Die Vorteile der integrierten Lage des Areals spiegeln sich in der guten verkehrlichen Anbindung wieder. Diese bezieht sich sowohl auf die Anbindung des MIVs an die westlich gelegene BAB 73 wie auch auf die direkte Nachbarschaft zum Hauptbahnhof Erlangen mit regionalen wie auch überregionalen Verkehrsanbindungen.

Der zentrale Busbahnhof innerhalb des Untersuchungsgebiets wird in seiner Größe und Lage als nicht bindend angesehen.

Da der Großparkplatz für die Erlanger Innenstadt eine zentrale Bedeutung für den ruhenden Verkehr hat, soll in den weiteren Betrachtungen mit einer ähnlichen Anzahl an Stellplätzen kalkuliert werden.

Die wesentliche Radtangente in Ost-West-Richtung ist die Gerberei in deren Verlauf die Querung sowohl der Bahngleise als auch der BAB 73 möglich ist. Diese Verbindung stellt eine der wichtigsten Vernetzungen des nichtmotorisierten Verkehrs zwischen Innenstadt und dem westlichen Stadtgebiet her.

LANDSCHAFTSRAUM

Nähe und Anbindung zu wichtigen innerstädtischen Grünanlagen und Freiräumen zählen zu den Stärken des Standorts. Mit großflächigen Landschaften wie dem Wiesengrund existieren vielfältige und ausgedehnte innerstädtische Freizeit- und Aufenthaltsflächen in der Umgebung. Gewässer wie die Regnitz mit ihren Auenlandschaften erzeugt ein umfangreiches Spektrum an Naherholung und Freizeiteinrichtungen. Kleine Erholungsinseln sind durch innerstädtische Parkanlagen, wie beispielsweise den Schlossgarten, gegeben.

Auch für den künftigen Charakter der Münchener und der Parkplatzstraße wird der Baumbestand eine entscheidende Rolle spielen. Durch Ergänzungen können hier Lücken geschlossen, ein attraktiver Straßenraum gestärkt und Wegeverbindungen verdeutlicht werden.

(Anhang: SWOT - Stärken (strength))



Stärken

-  Hochpunkte
-  Denkmalschutz
-  Städtisches Eigentum
-  Städtisches Teileigentum
-  Wegeverbindungen
-  Fußgängerzone
-  1A Handelslagen
-  1B Handelslagen
-  Hbf Erlangen / S-Bahn-Halt
-  Busbahnhof
-  ÖPNV Haltestelle
-  Einzugsradius 300m
-  Ventilationsraum
-  Einzelbäume
-  Grün- und Freiflächen
-  Landwirtschaftliche Flächen

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
GROSSPARKPLATZ 0255075100		
SWOT - Stärken (strength)		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		

3.1 SCHWÄCHEN (Weakness)

BARRIEREN UND SEGMENTIERTER STADTRAUM

Die Hauptverkehrsachsen BAB 73 im Westen und die Trasse der Deutschen Bahn im Osten erzeugen aufgrund ihrer Auslastung, Dimensionierung und Lage starke Lärmemissionen und eine hohe Trennwirkung. Die Höhenlage der Verkehrswege – in Bezug auf den Großparkplatz – verstärkt diesen Eindruck und ermöglicht eine momentane Querung lediglich mittels Unterführungen. Baulich bedingt, sind diese meist beengt und werden oft als Angsträume empfunden. Es fehlt an standortgerechten Übergängen / Unterführungen in adäquater Ausführung, nicht nur innerhalb des Untersuchungsgebiets, auch im weiteren Betrachtungsraum. So könnte beispielsweise im Zuge einer Entwicklung des weiteren Umfelds eine neue Quermöglichkeit der Gleisanlagen auf Höhe E-Werk für die neu aktivierten Standorte von hoher Bedeutung sein.

Die räumliche Trennwirkung der beiden Verkehrswege betrifft nicht nur die Anbindung an die Innenstadt, auch die Vernetzung mit dem Wiesengrund und den westlichen Stadtteilen wird beeinträchtigt.

Die umgebenden Straßen (Gerberei / Münchener Straße / Friedrich-List-Straße) weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf (siehe MIV – fließender Verkehr).

Die Bereiche der Innenstadt weisen (planungsbedingt) klare Strukturen auf. Mit der Bahnlinie als klaren Schnitt werden diese bestehenden Strukturen nicht weiter geführt woraus eine heterogene Stadtgestalt resultiert. Es fehlt an klar definier-

ten Raumkanten um eine Orientierung im Stadtgefüge zu vereinfachen und sinnvoll fortzuführen.

Die unterschiedlichen Gebäudetypen westlich der Bahn formieren sich als eine Ansammlung von Einzelbauten und bilden keine Einheit. Vor allem die Bereiche nördlich und südlich des Großparkplatzes sind durch heterogene Industrie- und Gewerbestandorte gekennzeichnet.

ERSCHEINUNGSBILD DER STADTEINGÄNGE

Die Münchener Straße stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung am Rande der westlichen Innenstadt dar. Anstelle eines ausreichend wahrzunehmenden Stadteingangs stellt sich der gesamte Bereich als eine räumlich undefinierte Situation dar. In Anbetracht der prominenten Lage im Stadtgebiet fehlen deutlich definierte Stadteingänge zur klaren Adressbildung der Stadt Erlangen.

NUTZUNGSKONFLIKTE

Das gesamte Untersuchungsgebiet befindet sich zwischen Bahntrasse und BAB 73. Dieses ist dadurch erheblichen Lärmmissionen ausgesetzt. Besonders in den direkt angrenzenden Randbereichen bedarf es bei der weiteren Entwicklung einer besonders sorgfältigen Betrachtung und Abwägung. Aufgrund der Nutzung als Parkraum bestehen aktuell keine Nutzungskonflikte.

Die vorzusehenden Nutzungen sind in Abstimmung mit dem tatsächlichen Bedarf zu ermitteln. Eine neue Stadtkante ist ausbilden.

NAHVERSORGUNG

Im direkten Umfeld des Großparkplatzes befinden sich nur wenige Nahversorgungseinrichtungen. Ein Bäcker an der Gerberei bildet eine Ausnahme. Im Zuge einer Entwicklung hin zu einem lebendigen Quartier müssen weitere Angebote – in Abstimmung mit den bestehenden innenstädtischen Bedarfen – geschaffen werden. Es dürfen keine konterkariierenden Auswirkungen auf die innerstädtischen Sortimente entstehen, wohl aber Ergänzende.

HETEROGENES STADTBILD UND NEUORDNUNGSBEDARF

Im nördlichen und südlichen Umfeld des Untersuchungsgebiets ist eine Vielzahl struktureller und gestalterischer Defizite auszumachen, die zu einer Beeinträchtigung des Gesamteindrucks führen. Besonders auffällig wird dies durch die unmittelbare Nähe zur orthogonal organisierten Innenstadt (Planstadt).

Neben der Heterogenität von Bebauungen wirkt das Gelände des Großparkplatzes in seiner ebenen Flächenausdehnung minder genutzt. Der Bereich am Siedlungs- und Innenstadtrand stellt eine logische Entwicklungsmöglichkeit für die Stadt dar.

MINDERGENUTZTE FLÄCHEN MIT NEUORDNUNGSBEDARF

Das Planungsgebiet kann in weiten Bereichen als mindergenutzte Fläche angesehen werden. Aufgrund der innerstädtischen Lage und Anbindung ist die großflächige Belegung mit oberirdischen Stellplätzen in diesem Maße nicht mehr zeitgemäß.

Neuordnungsbedarf besteht im gesamten Betrachtungsgebiet samt Umfeld, welches

eine unstrukturierte städtebauliche Formensprache aufweist und den Anforderungen als Auftakt / Stadteingang / Adresse zur Innenstadt nicht gerecht wird. Die äußerst exponierte Lagegunst des gesamten Areals bedarf einer entsprechenden Entwicklung um die Stadt in ihren zentralen Funktionen weiter zu stärken und zu ergänzen.

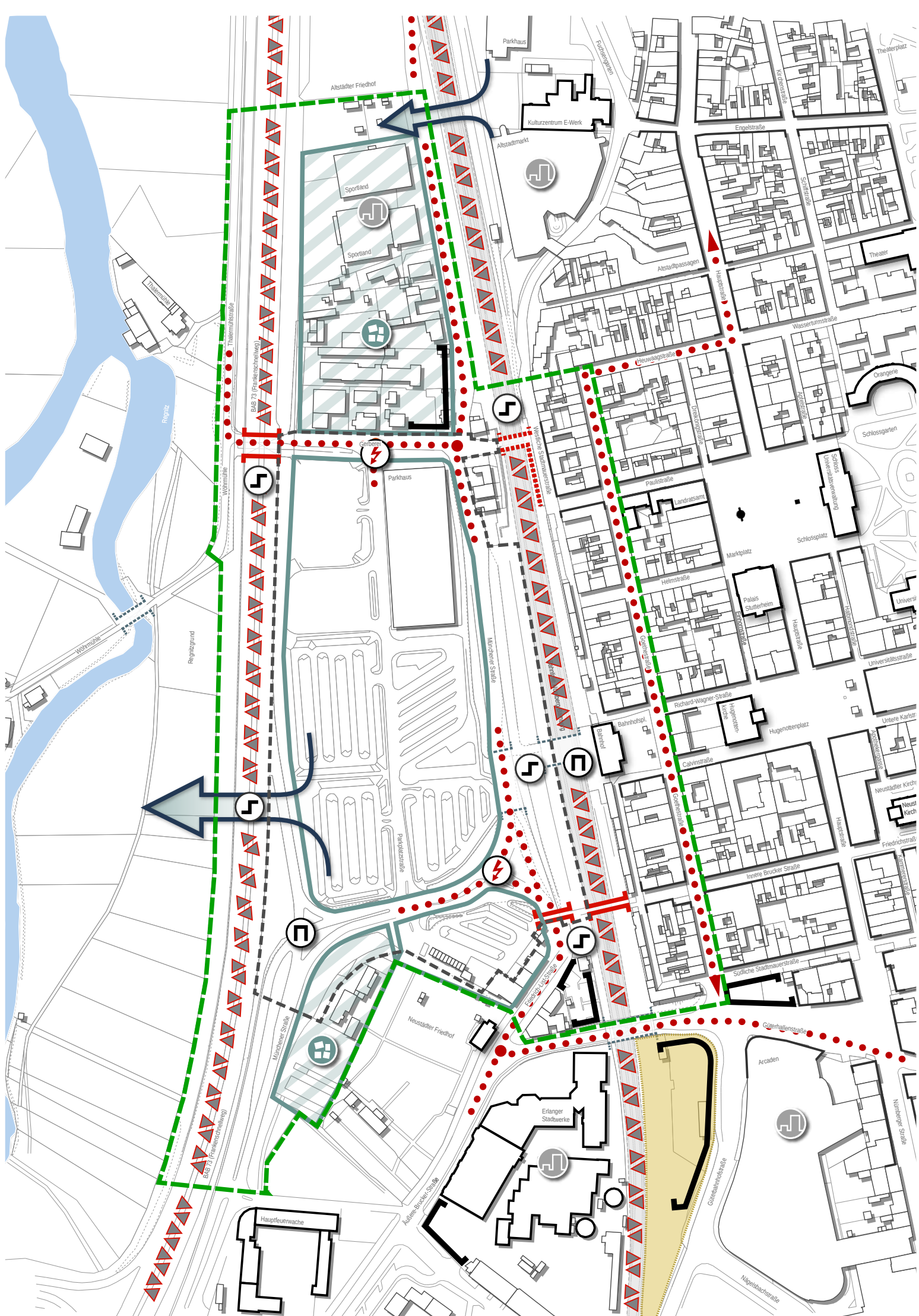
VERKEHR

Zum Erhalt der Innenstadtfunktionen (Einzelhandel, Kulturangebot, Dienstleistungen) sind ausreichend PKW-Stellplätze erforderlich. Durch seine ebenerdige Anordnung bedingt der ruhende Verkehr jedoch einen sehr hohen Flächenverbrauch, was in Rahmen aktueller Diskussionen um Innenentwicklung nur schwer vermittelbar ist. Durch Umorganisation der Flächen und einer intelligenten Integration der Stellplätze in eine bauliche Entwicklung können die bestehenden Defizite deutlich gemindert werden.

Im weiteren Prozess ist zu prüfen, ob die bisherigen Stellplatzkapazitäten in ihrer aktuellen Größenordnung weiterhin benötigt werden. Der Stellplatznachweis für die neu hinzukommenden Nutzungen ist im weiteren zu berücksichtigen.

Die umliegenden Straßen sind durch den vorherrschenden Verkehr belastet. Die jeweiligen Kreuzungspunkte sind mit Signalanlagen versehen, dennoch bilden sich an einzelnen Stellen kritische Bereiche im Zusammenspiel mit unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern heraus.

(Anhang: SWOT - Schwächen (weakness))



Schwächen

-  Trenn- / Barrierewirkung
Lärmemission / Verkehrsbelastung
-  Höhendifferenz
-  Fehlende Vernetzung
-  Fehlende Raumkanten
-  Defizitäre Verbindungsbauten
-  Defizitäre Verbindungsbauten
(in Bearbeitung)
-  Undefinierter Stadteingang
-  Brachflächen
-  Mindergenutzte Fläche
-  Neuordnungsbedarf
-  Maßstabssprung
-  Problematische Verkehrsführung /
hohe Belastung (Konflikte)
-  Unfallschwerpunkt

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und
Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
GROSSPARKPLATZ 0255075100 		
SWOT - Schwächen (weakness)		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		

3.1.3 CHANCEN (Opportunities)

LAGEGUNST UND VORHANDENE INFRASTRUKTUR

Die hervorragende Lage des Standorts lässt sich mit der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt und der Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz begründen. Hauptbahnhof, Bahnhofsvorplatz und Busbahnhof bilden den zentralen Verknüpfungspunkt für den städtischen und überregionalen ÖPNV. Jedoch wird durch die räumliche Unordnung und fehlende Qualität der Freibereiche keine adäquate Ankunftssituation geboten.

Die kurzen Wege zur Innenstadt mit ihren vielfältigen Handels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Kulturangeboten sowie in den Naturraum des Regnitzgrunds, unterstützen die Wertigkeit des Standorts. Eine entsprechend attraktive Vernetzung mit Innenstadt und Freiraum bildet die Grundlage für die Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers.

FLÄCHENPOTENZIALE UND ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN

Der Betrachtungsraum definiert sich momentan durch mindergenutzte Flächen, welche die Chancen einer nachhaltigen Entwicklung durch Aktivierung und Neuordnung aufweisen. In Anbetracht des Innenentwicklungsgebots sind solche Flächen besonders wertvoll und von hohem Interesse für eine zukunftsorientierte und nachhaltige Stadt.

Durch die Entwicklung des Areals könnten neue Stadteingangssituationen geschaffen werden, die auf unterschiedliche Weise mit der hohen Zentralität des Ortes umgehen. So sind neben „klassischen“ Plätzen als Entreesituation auch vereinzelt Hochpunkte als Landmarke denkbar, welche die bestehende Stadtsilhouette ergänzen. Bestehende Stadteingänge (bspw. Bahnhofsvorplatz) würden durch neue Impulse aufgewertet und

an der gesamten Entwicklung partizipieren.

Aufgrund der exponierten Lage des Gebiets sowie des Anschlusses an die Innenstadt ist auf eine ausgewogene und ortsspezifische Mischung der Nutzung – in Abstimmung mit dem Bestand – zu achten. Die Entwicklung des Großparkplatzes dient der Ergänzung und Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen und entspricht den Zielstellungen „Aktiver Zentren“.

Die besonderen Rahmenbedingungen des Gebiets, wie beispielsweise die Verlärmung, sind in der Konzeption nutzungsspezifisch abzuwägen und entsprechend zu berücksichtigen.

Der bestehende „Erlanger Maßstab“ der Planstadt in Form einer Blockrandbebauung mit Platzfolgen gilt als gesetzt und wird in der weiteren Bearbeitung aufgrund seiner hohen Effizienz und Flexibilität als zielführend erachtet.

STADTRÄUMLICHE VERKNÜPFUNGEN

Die sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Wegenetzes, beispielsweise durch einen neuen Verknüpfungspunkt in Verlängerung der Bahnstrecke, würde die Ost-West-Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Wiesengrund sowie den westlich gelegenen Stadtbereichen für den nichtmotorisierten Verkehr deutlich verbessern. Eine Aufwertung der bestehenden Quermöglichkeiten in Ost-West-Richtung sollte in diesem Zusammenhang mit bedacht werden.

Im Zuge einer besseren Vernetzung können entlang der Wegeachsen neue Impulse auch auf bestehende Geschäftslagen wirken und zu einer Attraktivitätssteigerung durch zusätzliche Frequentierung der Bereiche führen (bspw. Paulistraße/Westliche Stadtmauerstraße oder Innere Brucker Straße). Die-

se Impulse gilt es zu nutzen und in straßenräumliche Qualitäten umzuwandeln.

Die umliegenden Straßen bietet eine Grundlage für unterschiedliche Erschließungsoptionen. Vom Erhalt der bestehenden Organisation bis hinzu verkehrsberuhigten Bereichen sind unterschiedliche Szenarien in Abstimmung mit der Organisation des Ruhenden Verkehrs denkbar. Auch wird die Münchener Straße und der Anschluss an die BAB 73 in ihrer jetzigen Lage und Funktion nicht als statisch erachtet.

Mit der Bündelung wichtiger ÖPNV-Umsteigefunktionen innerhalb der Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Erlangen soll eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Netzes angestoßen werden. Ergänzend können auch alternative Mobilitätskonzepte (bspw. Car Sharing) Berücksichtigung finden. Neue und großflächige Fahrradabstellmöglichkeiten sind bereits in Planung und werden die bestehende Situation deutlich verbessern.

GRÜN- UND FREIRÄUME

Aktuell besteht keine Freiraum- und Aufenthaltsqualität auf dem Großparkplatz, Grünstrukturen sind nur rudimentär vorhanden. Im Falle einer Entwicklung muss eine gesonderte Prüfung den Vegetationsbestand bewerten.

Die unmittelbare Nähe zum Wiesengrund bietet die Chance, an den vorhandenen Grünraum anzuknüpfen und somit die Attraktivität des Areals mittel- und langfristig zu steigern. Eine Heranführung der Stadt an das Regnitztal und deren Freiraumqualitäten nimmt eine Schlüsselrolle in der Entwicklung des Großparkplatzes und der gesamten Stadtentwicklung in Erlangen ein.

Durch neue und bestehende Wegebeziehungen rücken bislang vernachlässigte Flächen wieder deutlicher in das Bewusstsein

der Stadt. Derart privilegierte Flächen wie die Wöhrmühlinsel, können vielfältig von einer optimierten Anknüpfung profitieren. Eine fokussierte Aufwertung der Wöhrmühlinsel im Hinblick auf eine geordnete Freizeit-, Erholungs- und Kulturnutzung würde eine wesentliche Verbesserung des Naherholungsdrucks auf die übrigen Wiesengrundbereiche bedeuten. Erste Maßnahmen hierzu wurden bereits angestoßen.

STADTUMLANDBAHN UND MOBILITÄTSDREHSCHIEBE

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurden im Rahmen der Teilfortschreibung des Gesamtverkehrsplanes Großraum Nürnberg (GVGN) Untersuchungen für eine Stadt-Umland-Bahn durchgeführt.

Bis heute wurden unterschiedliche Szenarien bezüglich Wirtschaftlichkeit, Trassenführung und ähnlichen Faktoren untersucht. Als wahrscheinlichstes Modell wird der Ausbau der Infrastruktur als ein so genanntes T-Netz mit einer Nord-Süd-Verbindung vom Hauptbahnhof Erlangen nach Nürnberg (in südlicher Richtung) und vom Hauptbahnhof Erlangen mit einem Ausleger nach Westen bis Herzogenaurach sowie nach Osten bis Uttenreuth. Nachdem sich im April 2015 der Landkreis Erlangen-Höchstädt per Bürgerentscheid gegen einen Beitritt in den Zweckverband entschieden hat, wird eine alternative Netzführung geprüft.

Die geplante StUB bietet eine Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots. In Anbetracht der Verkehrs- und Pendlerströme bietet eine adäquate Mobilitätsdrehscheibe mit entsprechenden Angeboten die Chance sich zukunftsorientiert und nachhaltig dieser Aufgabe zu stellen.

(Anhang: SWOT - Chancen (opportunities))



Chancen

-  Stadteingang mit Impulswirkung
-  Kultur und Bildung
-  Attraktiver Straßenraum
-  Fußgängerzone
-  1A-Handelslagen
-  1B-Handelslagen
-  Aufwertung und Erweiterung der Handelslagen
-  Lagegunst durch Infrastruktur
-  möglicher Busterminal
-  geplanter Verlauf StUB
-  geplanter Haltepunkt StUB
-  ÖPNV Haltestelle
-  Flächenpotential
-  Impulswirkung Mischnutzung
-  Impulswirkung Gewerbe
-  Hauptwegeverbindung
-  Vervollständigung Wegenetz
-  Spielplatz (Bestand)
-  Freiraumanknüpfungspunkt
-  Ergänzung öff. Platz
-  Ergänzung öff. Spielfläche
-  Kompensation Naherholungsdruck
-  Grün- und Freiflächen
-  Landwirtschaftliche Flächen

3.1.4 BINDUNGEN (Threats)

LÄRM UND BAURECHTLICHE BINDUNGEN

Die verkehrsgünstige Lage zwischen Bahntrasse und BAB 73 verursacht erhebliche Lärmbelastungen, welche ebenso die angrenzenden Stadtgebiete betreffen. Entsprechende bauliche Schutzmaßnahmen müssen diese Belastungen eindämmen. Besonders für die direkt angrenzenden Bereiche müssen Lösungsansätze gefunden werden. Die Schallemissionen der Bahn und der A73 sowie die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen müssen in der weiteren Bearbeitung näher untersucht werden.

Der (momentan langfristig) geplante Ausbau der BAB 73 und der damit verbundener Lärmschutz könnte beim Bundesverkehrsministerium weiter vorangetrieben werden. Ausschlaggebend für die Aufwertung in den sog. vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans kann hier der Hinweis sein, dass eine bauliche Entwicklung des Gebiets von Parkflächen zu einer Mischnutzung vorgesehen ist. Auf diese Weise könnten unterschiedliche Prozesse gemeinsam eingetaktet werden und gegenseitig voneinander profitieren.

Neben der Lärmschutzproblematik bestehen weitere bauliche Bindungen die im Falle einer Entwicklung Berücksichtigung finden müssen.

Die A 73 als Bundesautobahn bedingt in ihrer jetzigen Ausführung und Lage Schutz-zonen, die einzuhalten sind. Es gilt ein Bauverbot im Abstand von 40 m vom Fahrbahnrand sowie eine Baubeschränkung im Abstand von 100 m vom Fahrbahnrand. Der Umgang mit diesen Bindungen muss im

weiteren Prozess näher erörtert und geklärt werden.

Zwei Flurstücke im Untersuchungsgebiet befinden sich nicht im Eigentum der Stadt Erlangen. Sie ist hier Erbbaurechtsnehmerin. Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets sind zwei kleine Grundstücke (Garagen) in Privatbesitz.

ÖKOLOGIE UND STADTKLIMA

Im Verlauf eines Sommers entsteht eine „urbane Wärmeinsel“ um die Innenstadt Erlangens, zu der auch das Planungsgebiet zählt. Die hohe Anzahl an versiegelten Flächen trägt zu einer Überhitzung im Stadtgebiet bei. Daher sind Ausgleichsmaßnahmen zur thermischen Regelung zu treffen, die u. a. durch Dachbegrünungen oder andere adäquaten Maßnahmen umgesetzt werden können. Das angrenzende Landschaftsschutzgebiet des Regnitztals (Wiesengrund) ist für die Regulierung des Stadtklimas von besonderer Bedeutung.

ÜBERSCHWEMMUNGSBEREICHE

Trotz der unmittelbaren Nähe zum Wiesengrund – welcher als Überflutungsbereich der Regnitz dient – besteht durch die unterschiedliche Topographie sowie die höher gelegene und als Barriere wirkende BAB 73 lediglich eine geringe Hochwassergefahr für den Großparkplatz. Das Gebiet befindet sich in keiner kritischen Hochwasserlage, weder Gefahren- noch Risikozone (HQ-extrem / HQ100).

Da künftig vermehrt mit extremen Regenergeignissen und Extremwetterlagen zu rechnen ist, stellen die Hochwasser ein zunehmendes Risiko dar. Bauliche Vorkehrungen sind im weiteren Verfahren näher zu prüfen.

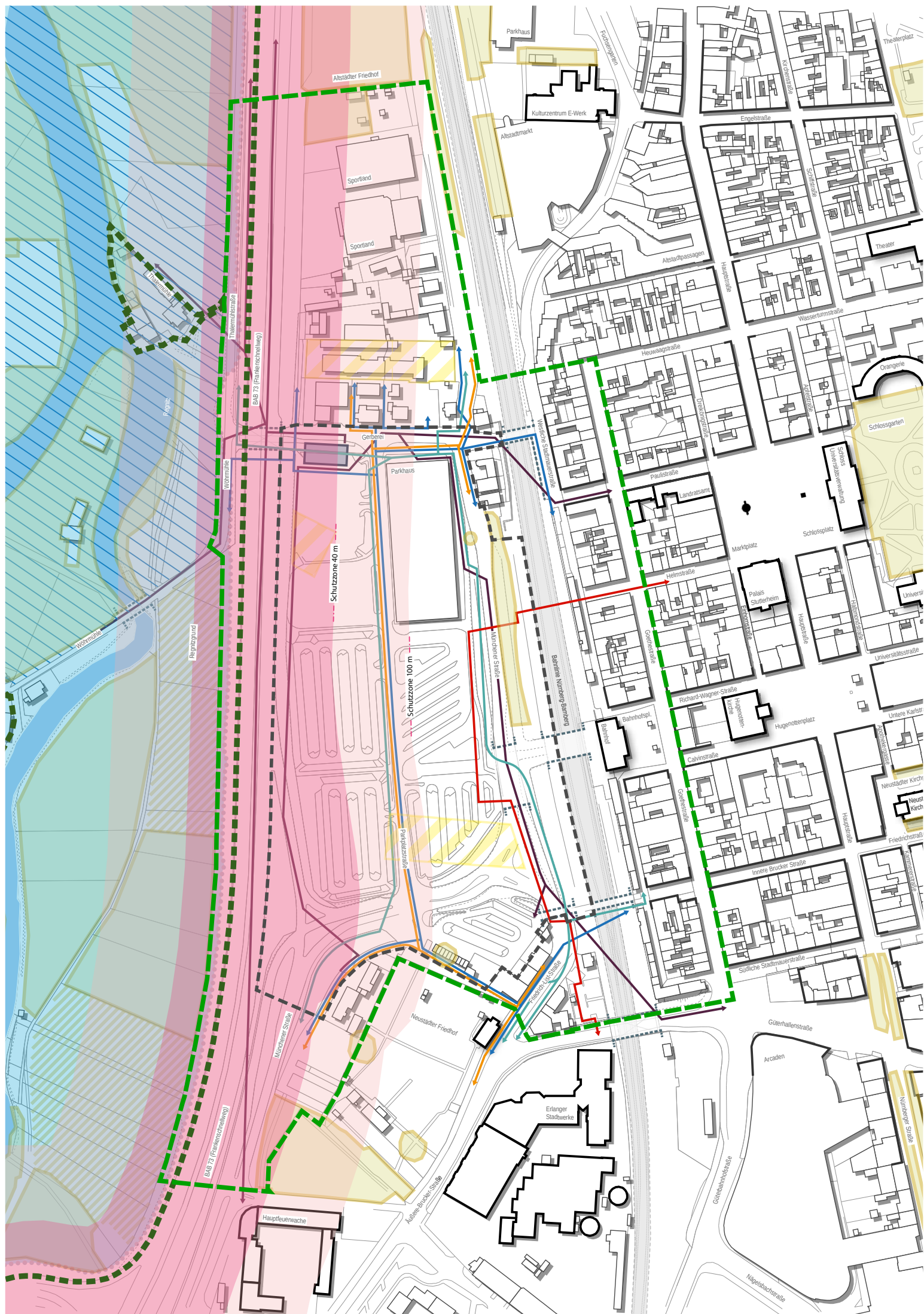
ALTLASTEN

Gravierende Bodenbelastungen sind nicht bekannt. Jedoch wird darauf hingewiesen, dass in dem Gebiet Aufschüttungen stattgefunden haben, die grundsätzlich Bodenbelastungen erwarten lassen.

VERSORGUNGSNETZ

Auf dem Areal und im Umfeld sind unterschiedlichen Versorgungsleitungen wie Fernwärme, Elektro- und Gasversorgung sowie Wasserver- und entsorgung vorhanden. Die Leitungen liegen hauptsächlich unterhalb oder in unmittelbarer Nähe der bestehenden Straßenzüge. Im Nordwesten des Großparkplatzes befindet sich zudem ein Regenüberlaufbecken.

(Anhang: SWOT - Bindungen (threats))

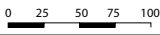


Bindungen

-  40 m Schutzzone Bauverbot BAB73
-  100 m Schutzzone Baubeschränkung
-  Landschaftsschutzgebiet
-  Überschwemmungsgebiet
-  Biotopflächen
-  Biotopflächenerwartung
-  Schutzgebiet Grund- und Quellwassergewinnung
-  Städtisches Teileigentum
-  Regenüberlaufbecken
-  Unterird. Fernwärmeleitung
-  Unterird. Elektrizitätsversorgung
-  Unterird. Gasversorgung
-  Unterird. Wasserversorgung
-  Unterird. Wasserentsorgung

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)

	Referat Planen und Bauen Projektentwicklung	
		
GROSSPARKPLATZ		
SWOT - Bindungen (threats)		
Maßstab: 1:2.500 (i. O.) erstellt: PET Datum: April 2015		

4 PLANUNGSZIELE

4.1 ALLGEMEINE ZIELSETZUNGEN

Für die Stadt Erlangen eröffnet sich mit der Entwicklung des Großparkplatzes die seltene Chance einer großflächigen Stadterweiterung im Innenbereich. In unmittelbarer Nähe zur Innenstadt ist auf einer Fläche von bis zu 8,7 ha eine bedarfsgerechte Erweiterung der innenstadtnahen Funktionen möglich. Die Ansiedlung von Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen sowie beispielsweise ergänzenden Forschungs- oder Wohnstandorten bedeuten für die Stadt eine massive Aufwertung des Bahnhofsumfelds und der gesamten Innenstadt. Zum Erhalt der Innenstadtfunktionen (Einzelhandel, Kulturangebot, Dienstleistungen) sind weiterhin eine ausreichende Anzahl an PKW-Stellplätze erforderlich.

Als übergeordnetes Ziel wird die Schaffung eines neuen urbanen Stadtquartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und eigener Adresse angestrebt, das sich optimal mit der bestehenden Kernstadt und dem angrenzenden Wiesengrund vernetzt und einen bestehenden Stadteingang neu definiert.

STADTRAUM UND STADTEINGÄNGE

Durch Aufnahme der bestehenden Achsen und Raumkanten lässt sich der „Erlanger Maßstab“ aufnehmen und in Form und Proportion auf das neue Quartier übertragen. Hierbei können die bestehenden Querungsmöglichkeiten aufgenommen und in die neue Planung integriert werden. Neben den bestehenden Verbindungen in Ost-West Richtung sind auch die Übergänge und Anknüpfungspunkte zu den nörd-

lich und südlich gelegenen Flächen mit Entwicklungsbedarf zu berücksichtigen. Auch hier sollten im Sinne einer langfristigen Planung die Möglichkeiten einer Entwicklung einbezogen und darauf eingegangen werden.

Im Zuge dessen sind neue und bestehende Stadteingänge zu klar definieren bzw. aufzuwerten um bei der Ankunft in Erlangen auch baulich „in Empfang“ genommen zu werden. Hier bieten sich vor allem Flächen im Anschluss der Bahnhoftsunterführung sowie am nördlichen Ende des Areals im Übergang zur bestehenden Bebauung und dem Wiesengrund an. Bei ersterer Fläche wäre die unmittelbare Gelenkfunktion durch Verknüpfung von Bahn sowie einer möglichen Stadtumlandbahn von großer Bedeutung.

Stadteingänge können durchaus auch als baulicher Akzent verstanden werden, der sich in seiner Höhenentwicklung an prominenter Stelle in die bestehende Erlanger Silhouette integriert und diese ergänzt.

ÜBERWINDUNG DER BARRIEREN UND HÖHENDIFFERENZEN

Der Umgang mit der bestehenden Höhensituation – also der „Tallage“ des Großparkplatzes zwischen Gleisanlagen der Bahn bzw. Innenstadt und der BAB 73 – wird für die zukünftige Nutzung und Ausnutzung des Areals von wesentlicher Bedeutung sein. In direktem Bezug dazu sind beispielsweise Fragestellungen der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, ebenerdiger Erschließung bzw. Anschluss an die Innenstadt oder der Überwindung der bestehenden Barrieren genau zu untersuchen.

MÖGLICHE NUTZUNGSSTRUKTUR

Die zu entwickelnde Fläche wird als Erweiterung der Innenstadt gesehen, welche sich aus den umliegenden Nutzungen und Angeboten ableitet. Schwerpunkt der Nutzung wird auf Dienstleistung und möglicherweise Kleingewerbe liegen. In den Erdgeschosszonen entlang der Hauptachsen ist Einzelhandel und Gastronomie, in Abstimmung mit den innerstädtischen Sortimenten und Angeboten, denkbar. Generell soll die Entwicklung des Großparkplatzes zu keiner Schwächung der zentralen Versorgungsbereiche der Altstadt, u.a. durch Erhöhung der Verkaufsflächen, führen. Daher wird eine frühzeitige Einbindung relevanter Gremien vorgeschlagen.

Auch Flächen für Wohnnutzung sollten integriert werden. Die besonderen Anforderungen an Lärmschutz etc. sind hierbei besonders zu berücksichtigen.

Das genaue Nutzungsgefüge des neuen Stadtquartiers ist anhand von gesonderten Bedarfsanalysen und -abfragen im weiteren Prozess zu konkretisieren.

RÄUMLICHE VERNETZUNG UND NEUE WEGEBEZÜGE

Durch die Aufnahme von stadträumlichen Fluchten können bestehende Wegebeziehungen in das neue Quartier hinein und auch durch dieses hindurch geführt werden. Die bestehenden Hauptwegeverbindungen werden aufgenommen und in sinnvoller Art und Weise fortgesetzt oder ergänzt. Es entsteht eine logische Vernetzung mit der Altstadt und den westlichen Stadtteilen.

Besonders sollte auf adäquat ausgebildete Querungsmöglichkeiten für Fußgänger

und Radfahrer an Verkehrsbelasteten Bereichen geachtet werden. Die Erhöhung der Attraktivität für den nichtmotorisierten Verkehr soll zentrales konzeptionelles Element der Entwicklung sein. Hierbei stehen vor allem die Prüfung einer Neuorganisation der Verkehrsströme (bspw. Verlagerung der Münchener Straße), die Erschließung des Quartiers und die Anlage von verkehrsberuhigten Bereichen im Vordergrund.

In Ergänzung mit neu zu schaffenden Eingangssituationen und der Aufwertung bestehender Verbindungen bildet dies die Grundlage für eine funktionale Integration des neuen Quartiers in die bestehende Stadt.

BEZÜGE UND VERBINDUNGEN ZUM LANDSCHAFTSRAUM

Mit der Weiterführung und Ergänzung des Wegesystems in der Verlängerung Gerberei und Hauptbahnhof werden auch die Bezüge mit dem Landschaftsraum Regnitzgrund und dessen Erreichbarkeit deutlich gestärkt und aufgewertet. In diesem Zusammenhang sind Lösungen bezüglich des bereits bestehenden Naherholungsdrucks auf den Wiesengrund mit in die weiteren Überlegungen einzubeziehen. Zu einem Synergieeffekt soll es durch die Koppelung an eine geplante Landesgartenschau kommen.

Bestehende Grünstrukturen innerhalb des Untersuchungsgebiets sollten, soweit es das Konzept zulässt, berücksichtigt und in die weitere Planung integriert werden.

(Anhang: Zielkonzept / Systemschnitt)



Zielkonzept

-  Hochpunkt
-  Bahnhof mit Impulswirkung
-  Aufwertung Stadteingang
-  Mobilitätsdrehscheibe
-  Höhendifferenz
-  Fläche mit Entwicklungspotential
-  Neuordnung Nachbarmbereiche
-  Schwerpunkt EZH/DL
-  Schwerpunkt Gewerbe/Wohnen
-  Räumliche Entwicklung
-  Mögliche Erschließung
-  Hauptwegeverbindung
-  Vervollständigung Wegenetz
-  Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger
-  Neuorganisation Verkehrsströme
-  geplanter Verlauf StUB
-  Grünverbindung Planung

Grundlagen

-  Gebäudebestand
-  Stadtbildprägende Gebäude
-  Näherer Betrachtungsraum
-  Untersuchungsgebiet
-  Unterführungen und Brückenbauwerke
-  Gleisanlagen Deutsche Bahn
-  Gewässer (Regnitz)



Referat Planen und Bauen
Projektentwicklung



GROSSPARKPLATZ

0 25 50 75 100

Ziele

Maßstab: 1:2.500 (i. O.)

erstellt: PET

Datum: April 2015

4.2 ZIELSETZUNG DER UNTERSUCHUNG

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der Analyse werden folgende Ziele zur Entwicklung des Großparkplatzes festgehalten:

- **Aufwertung der Mobilitätsdrehscheibe und Stärkung des Standorts** durch Konzentration und Ergänzung innenstadtrelevanter Funktionen
- **Bessere Vernetzung der Stadtquartiere und Freiräume** durch Überwindung bestehender Barrieren, Ergänzung neuer Zugänge und Aufwertung bestehender Verbindungen
- **Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers** von Handel, Gewerbe-, Dienstleistungs-, Technologie- und Bildungseinrichtungen sowie ergänzenden Wohnangeboten zur Stärkung des Standorts Erlangen
- Zum **Erhalt der Innenstadtfunktionen** (Einzelhandel, Kulturangebot, Dienstleistungen, etc.) sind ausreichend PKW-Stellplätze als wesentlicher Bestandteil der weiteren Entwicklung zu berücksichtigen. Die Sanierung des Parkhauses wird an die Entwicklung des Großparkplatzes angepasst
- Bauliche **Neudefinition des Stadteingangs** als Impulswirkung und zur Adressbildung des neuen Quartiers
- Ausbildung räumlicher Qualitäten durch **Wahrung des „Erlanger Maßstabs“**
- Entwicklung von städtebaulich qualitätsvollen Lösungen im **Umgang mit den Lärmemissionsquellen** (Ausbau Gleisanlagen Bahn und langfristiger Ausbau BAB 73)
- Auftretende Flächenabhängigkeiten und **Synergien zwischen einer Landesgartenschau in Erlangen und der Entwicklung des Großparkplatzes** sollen für eine nachhaltige Stadtentwicklung genutzt werden
- Zur **Qualitätssicherung** sind in konkurrierenden Planungsverfahren (Städtebau- und Architekturwettbewerbe) die jeweilige beste Lösung für die entsprechende Planungsaufgabe zu suchen
- Die Entwicklung des Großparkplatzes dient der **Ergänzung und Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen** und entspricht den Zielstellungen „Aktiver Zentren“

5 WEITERES VORGEHEN

Nach Vorlage der Studie in den entsprechenden politischen Gremien werden folgende Schritte für das weitere Vorgehen empfohlen:

STADTRATSWORKSHOP

In einem extern begleiteten Workshop mit Stadträten sollen die stadträumlichen und funktionalen Anforderungen an eine Entwicklung des Großparkplatzes erarbeitet und planerisch festgehalten werden. Diese Rahmenbedingungen sollen in einem Plan graphisch und in formulierten Zielvorstellungen schriftlich festgehalten werden.

FLANKIERENDE VERANSTALTUNGEN

Ergänzend können flankierende Veranstaltungen, wie beispielsweise Expertenhearings (mit Vertretern aus Einzelhandel, Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanung, o.a.), zur fundierten inhaltlichen Vorbereitung des weiteren Prozesses herangezogen werden.

STÄDTEBAULICHER WETTBEWERB

Da es trotz definierter Vorgaben immer noch viele verschiedene Möglichkeiten gibt eine bestimmte Planungsaufgabe zu gestalten, wird mittels eines konkurrierenden Verfahrens versucht, die für den Ort individuell beste Lösung zu finden.

Architektur- und Städtebau-Wettbewerbe sind eines der etabliertesten Mittel, die besten Lösung hinsichtlich Funktion, Ökonomie, Ökologie und Ästhetik für ein bestimmtes Bauvorhaben zu finden.

Die vorab erarbeiteten und festgehaltenen Zielsetzungen bilden die Grundlage eines für 2016 geplanten städtebaulichen Wett-

bewerbs zur Entwicklung der Fläche. Hier sollen eine noch zu bestimmende Anzahl an Teilnehmern realisierbare stadträumliche Konzepte zur Entwicklung des Großparkplatzes und des näheren Umfelds erarbeiten.

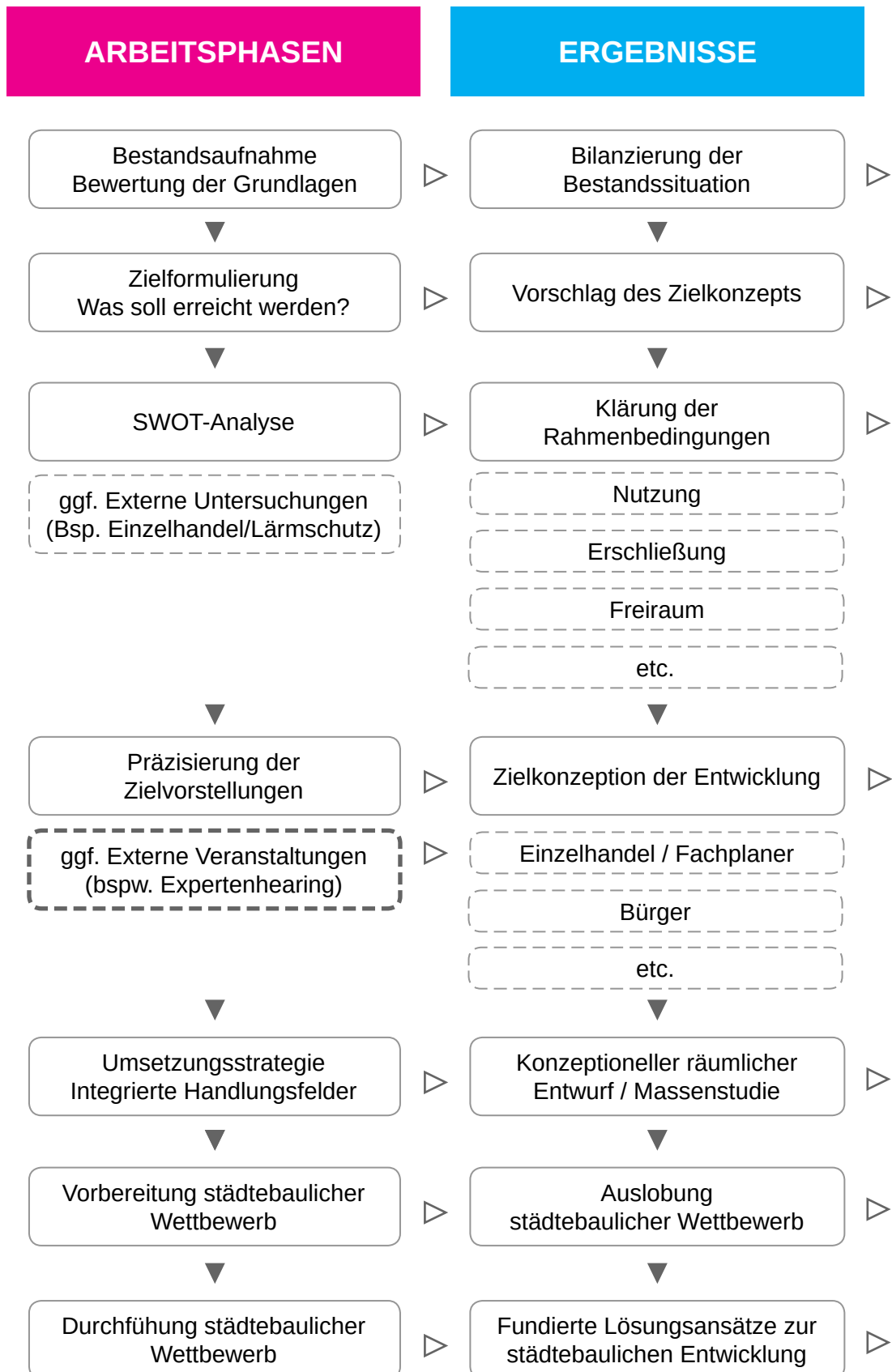
EINBINDUNG DER ERLANGER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

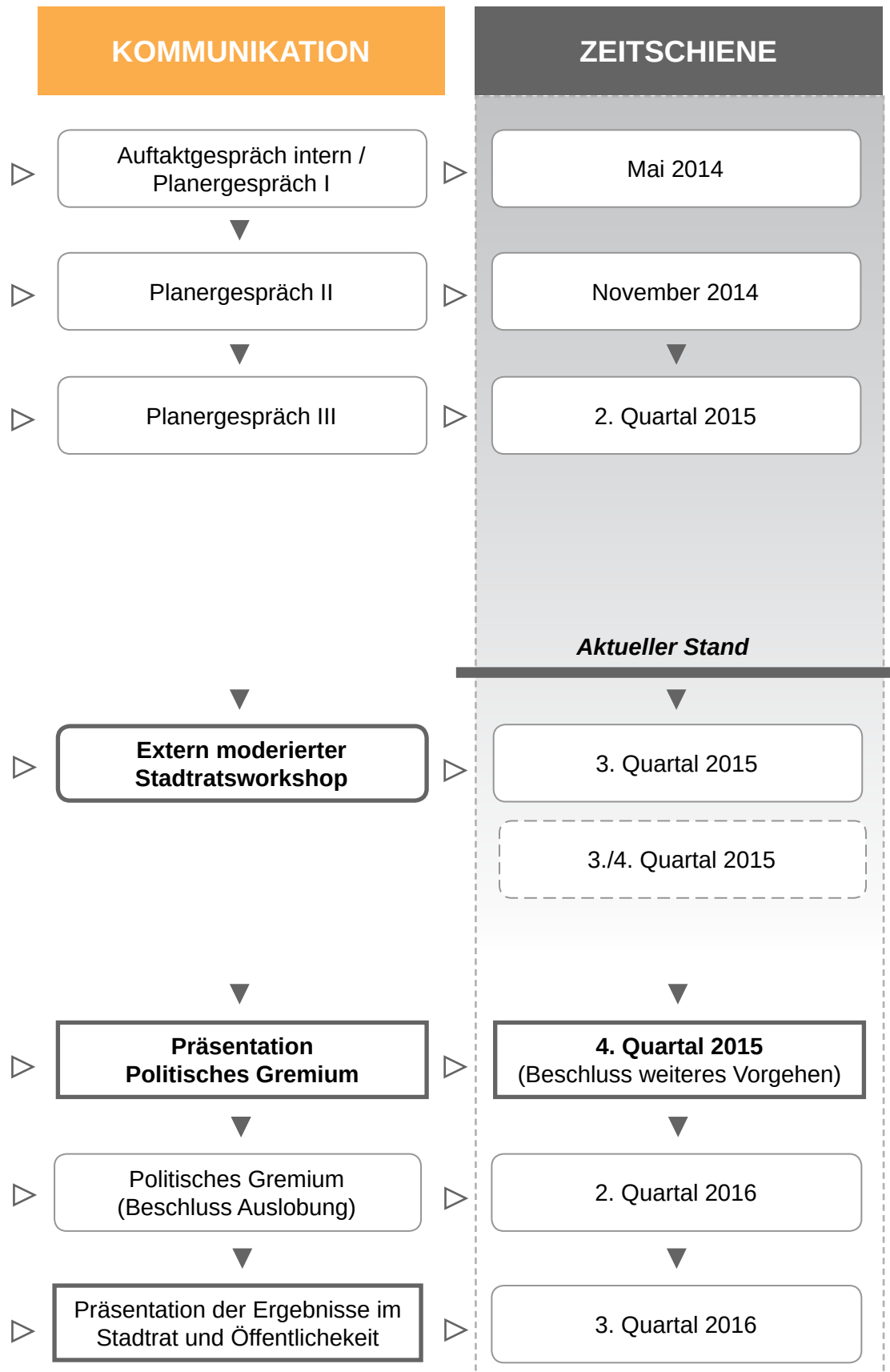
Im weiteren Verlauf der Planung ist ein Konzept zu entwickeln, in welcher Form die Erlanger Bürgerinnen und Bürger in den Entwicklungsprozess eingebunden werden (bspw. Informationsveranstaltungen, Beteiligungsverfahren, Workshops, etc.).

ABLAUFPLAN

Ein ausführlicher Ablaufplan der getätigten und noch vorzunehmenden Schritte befindet sich in der Anlage.

(Anhang: Ablaufplan Entwicklung)





ANHANG

VERZEICHNISSE / ANLAGEN

- Bestandssituation M:2500
- Schwarzplan mit Höhenlinien M 1:2500
- Nutzung M 1:2500
- Erschließung M 1:2500
- Siedlungskörper und Freiraum M 1:2500
- Stärken M 1:2500
- Schwächen M 1:2500
- Chancen M 1:2500
- Risiken M 1:2500
- Zielkonzept M 1:2500
- Systemschnitt M 1:2000

QUELLEN

STADT ERLANGEN

- Verkehrsbericht 2013
- Überörtliche Straßen; 11/2011
- Flächennutzungsplan 2003 mit integriertem Landschaftsplan; 12/2014
- Bebauungsplan Nr. 200 / Nr. 200 1. Deckblatt
- Bebauungsplan Nr. 329
- Restriktionen der Siedlungsentwicklung; 12/21012
- Versorgungsanlagen Fremdunternehmen; 01/2011
- Wasserversorgung; 01/2011
- Landschaftsschutzkarte; 10/2011
- Busnetz der Stadt Erlangen – Haupt-routen von Stadt- und Regionalverkehr; 02/2011
- Verlauf StUB gemäß standardisierter Bewertung; 03/2015
- Städtebauliches Einzelhandelskonzept; 10/2011
- GIS - Grundstückswidmungen; 11/2013
- GIS - Leitungen; 11/2013
- GIS - Lärmemissionen 11/2013
- GIS - Denkmäler; 11/2013

ESTW ERLANGER STADTWERKE

- Fernwärmeversorgung; 11/2014
- Gasversorgung; 11/2014
- Wasserversorgung; 11/2014
- Stromversorgung; 11/2014

WEITERE

- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg; WSP Berechnung Regnitz; 05/2005
- Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, München; Städtebauliches Einzelhandelskonzept (SEHK) für die Stadt Erlangen; 01/2011
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr - BAYSIS Automatische Straßenverkehrszählungen in Bayern; Quartalsheft I 2014
- Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts: Erlangen Städtebauliche Verknüpfung von Großparkplatz und Innenstadt; hg. Stadt Erlangen; 1987
- Planungsbüro Prof. Thomas Sieverts: Erlangen Stadtentwicklung westlich des Bahnhofs; hg. Stadt Erlangen; 1990
- FABION GbR; Stadtbiotopkartierung Erlangen – Übersichtskarte ASK; 2012
- Rödl & Partner; Gesamtkonzept zur Optimierung der Parkraumbewirtschaftung des Parkplatzes am Bahnhof mit Sanierung des Parkhauses (ENTWURF); 02/2013

[illegible]

[illegible]

