

scheuven + wachen **plus**  
planungsgesellschaft mbh

### **Vorentwurf Rahmenplan Erlangen – Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt**

#### Die Leitidee

Die Transformation des Großparkplatz-Geländes westlich der Innenstadt Erlangens zu einem neuen, urban geprägten, Stadtquartier verlangt eine gleichermaßen perspektivische wie robuste städtebauliche Konzeption. Ziel ist, neben der Etablierung von neuen Nutzungsangeboten, die Stärkung des Standortes als Mobilitätsdrehscheibe der Stadt. Dabei müssen insbesondere die Anforderungen der Stadt-Umland-Bahn, deren Trasse künftig das Quartier durchläuft und damit auch städtebauliche Konstanten setzt, berücksichtigt und verträglich eingebunden werden.

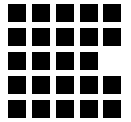
Der Standort ist derzeit durch seine Nutzung als Großparkplatz geprägt und stark versiegelt. Dabei birgt die Fläche durch ihre Lagegunst mit direkter Anbindung an den Erlanger Bahnhof sowie die Innenstadt, das Potential, weitere stadtrelevante Funktionen zu übernehmen und sich zu einem neuen identitätsstiftenden Stadtbaustein zu transformieren. Durch die Überwindung der angrenzenden Barrieren der Bahngleise im Osten und der Bundesautobahn A73 im Westen fungiert die Fläche zukünftig als Bindeglied zwischen Innenstadt, dem Landschaftsraum und der Regnitz.

Die Fläche birgt die Chance, einen innenstadtnahen Bereich mit Nutzungen, die seiner Lage gerecht werden, in einer angemessenen Dichte zu füllen. Die Nähe zur Innenstadt und zum Landschaftsraum machen den Standort interessant für Gewerbe-, Dienstleistungs- und Bildungseinrichtungen unterschiedlichster Art. Die Einbindung in den städtischen Kontext sowie die Lage zum Landschaftsraum der Regnitz ermöglichen aber auch die Etablierung von Wohnangeboten in vielfältigen Segmenten.

Das Konzept der Regnitzstadt besteht darin, dem untergenutzten Standort im Sinne der Stadtreparatur ein eigenes, ausdrucksstarkes Gesicht zu geben und den Raum neu in das städtische Gefüge einzubinden.

#### Städtebau: Verträgliche Dichte in Erlanger Maßstäblichkeit

Grundsätzlich folgt das Quartier konzeptionell und in seinem Maßstab der Logik der öffentlichen Räume der Innenstadt und passt diese in die trapezförmige Form des Großparkplatzes zwischen Bahnlinie und Bundesautobahn ein. Es überträgt die vorhandenen Straßenverläufe und Raumkanten der Innenstadt und berücksichtigt die wichtigen Bezüge aus dem Landschaftsraum der Regnitz. So entwickeln sich im nördlichen Bereich sechs nahezu gleichwertige Baufelder. Sie vereinen vielfältige Nutzungen mit urbanem Leben und überführen die spezifischen Qualitäten der Innenstadt mit ihrer Körnung und Dichte, sowie die typischen freiräumlichen Qualitäten des Landschaftsraums der Regnitz in eine zeitgemäße vier- bis sechsgeschossige Blockrandbebauung mit üppig begrünten Innenhöfen für Bewohner\*innen und klaren Kanten zu den außenliegenden öffentlichen Räumen. Aufgebrochen wird dieses Raster durch eine Mittelachse, dem Grün-Blauen-Boulevard, mit spannungsvollen sich aufweitenden und wieder verengenden öffentlichen Freiräumen. Dieser soll durch eine wasserdurchlässige und grüne Gestaltung



## Erläuterungsbericht zum Rahmenplan (Stand Vorentwurf) Fortsetzung

Anlage 2

scheuven + wachten **plus**  
planungsgesellschaft mbh

den Ansprüchen einer klimawandelgerechten Quartiersentwicklung nach dem Schwammstadtprinzip gerecht werden. Solitäre entlang dieser Achse setzen mit ihrer Gestalt und Geschossigkeit Akzente, die als Orientierungspunkte für Bewohner\*innen und Besucher\*innen dienen, den nördlichen Bereich des Gebiets zusätzlich gliedern und das Bild einer klassischen Blockrandbebauung auflockern.

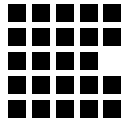
Der Stadtplatz vis-à-vis des Zugangs zum Bahnhof Erlangen stellt als Ort des Ankommens den Quartiersmittelpunkt dar. Durch seine großzügige Dimensionierung wird er den hier neben seinen freiräumlichen Aufenthaltsqualitäten ebenfalls den hier zusammenlaufenden mobilitätsbezogenen Nutzungen gerecht. Ein Hochpunkt mit acht Geschossen stellt das optische Gegenüber des Bahnhofsausgangs dar. Zusammen mit dem Grün-Blauen-Boulevard wird der Stadtplatz das gestalterische und funktionale Rückgrat der Regnitzstadt. Sie fungieren als Bindeglieder zwischen dem Bahnhof und dem neuen Quartier, den Flächen nördlich der Straße Gerberei bis zum Altstädter Friedhof sowie der perspektivischen Neuplanung eines Gewerbeblocks südlich der Münchener Straße. Die südliche Kante des Platzes wird durch ein Parkhaus und eine Mobilitätsdrehscheibe mit Mobilpunkt mit verschiedenen verkehrsbezogenen Nutzungen definiert, um den Anforderungen an den zentralen Ankunftsort in Erlangen gerecht zu werden. Die Gebäude orientieren sich in ihrer Körnung an der innerstädtischen Blockrandbebauung und vermeiden so eine Überforderung des Raums. Sie bilden in den Eckbereichen mit sechs und sieben Geschossen besondere Höhenakzente. Dabei sind die belebenden Nutzungen in den Erdgeschossen und Gebäuden am Stadtplatz so organisiert, dass die Einsehbarkeit und eine schnelle Orientierungsmöglichkeit beim Verlassen des Bahnhofs gewährleistet wird.

In Verlängerung des Stadtplatzes entsteht unter der Bundesautobahn A 73 eine Unterführung sowohl für die Stadt-Umland-Bahn als auch für Fuß- und Radverkehr. Sie ermöglicht die Anbindung der Erlanger Innenstadt über das neue Stadtquartier direkt zu den attraktiven Landschaftsräumen der Regnitz.

### Verkehr: Mobilitätsdrehscheibe mit Mobilpunkt Erlangen

Der Erschließung des neuen Stadtquartiers liegt ein ausgewogenes Verkehrssystem zugrunde, das allen Verkehrsarten einen ihrer Bedeutung angemessenen Raum lässt, dabei aber besonderen Wert auf eine nachhaltige Erreichbarkeit und Mobilität legt.

Prägend für das Verkehrssystem neuen Regnitzstadt ist der Verlauf der Stadt-Umland-Bahn (StUB). Von den Erlanger Arcaden im Südosten ausgehend führt die StUB-Trasse durch ein Unterführungsbauwerk Richtung Norden. Parallellaufend zu den Bahngleisen steigt sie über eine Rampe auf das Niveau des Stadtplatzes, wo sie auf Höhe des Bahnhofsausgangs Richtung Landschaftsraum abknickt und durch eine Unterführung die Bundesautobahn (A 73) unterläuft. In direkter Wegebeziehung zum Bahnhof befindet sich die Haltestelle der Stadt-Umland-Bahn. Die benötigte StUB-Wendeschleife verläuft um den östlichen Abschnitt der Mobilitätsdrehscheibe. Begleitet wird die StUB-Trasse westlich bzw. südlich durch eine großzügige Radschnellverbindung, die eine überörtliche Funktion aufnimmt.



## Erläuterungsbericht zum Rahmenplan (Stand Vorentwurf) Fortsetzung

Anlage 2

scheuven + wachen **plus**  
planungsgesellschaft mbh

Eine besondere Form für die Erschließung des Stadtquartiers nimmt die Mobilitätsdrehscheibe südlich des Stadtplatzes ein. Neben der Funktion als Parkhaus verknüpft sie gleichzeitig die verschiedenen Verkehrsmittel und macht das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel (Deutsche Bahn, Stadt-Umland-Bahn, verschiedene Buslinien) sowie auch den Fußverkehr attraktiv. Die Erdgeschosszone der Station ist zukünftiger Verknüpfungspunkt für den Busverkehr, der somit nutzungsfreundlich in direkter Nähe zum Bahnhof liegt. Verschiedenste mobile Angebote und Systeme, beispielsweise ein Fahrradparkhaus, Bike-Sharing, Car-Sharing, Ladestationen für E-Mobilität sind zusätzlich in der Erdgeschosszone denkbar. Die ab dem 1. Obergeschoss untergebrachten Stellplätze sind über zwei Verbindungsbrücken zum westlichen Parkhaus angebunden, welches über die Münchener Straße erschlossen wird.

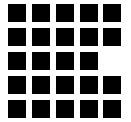
Die prägnante städtebauliche Struktur ermöglicht eine optimierte autoarme Erschließung mit kurzen Wegen und einer wirtschaftlichen Infrastruktur. Der nördliche Bereich ist über zwei verkehrsberuhigte Stichstraßen jeweils in der östlichen und westlichen Randlage erschlossen. Der Grün-Blaue-Boulevard wird vom MIV freigehalten, sodass es keine Durchgangsverkehre für PKW zwischen Norden und Süden gibt und der Fokus auf sanfter Mobilität liegt. Alle Räume sind so bemessen, dass Feuerwehr-, Rettungs- und Müllfahrzeuge jederzeit passieren können. Die Münchener Straße wird in ihrer Dimensionierung in weiten Teilen auf zwei bis drei Spuren rückgebaut um Raum für andere Nutzungen zu schaffen. Die Auffahrt zur Bundesautobahn weiterhin gewährleistet.

### Nutzungen: Funktionsmischung mit mobilitätsbezogenem Schwerpunkt

Entsprechend der Gebietsform gliedert sich das Stadtquartier in unterschiedliche, gut bemessene Baufelder. Einer Profilierung von gut zu entwickelnden Adressen mit einer vielseitigen Nutzungsmischung wird so Rechnung getragen. Die Ost-West-Achse der StUB-Trasse bildet dabei eine funktionale Zäsur und gliedert das Plangebiet. Während der nördliche Bereich durch Wohn-, Gewerbe- und Bildungsnutzungen geprägt ist, finden sich südlich des Stadtplatzes vor allem Mobilitätsnutzungen, um den Verkehrsanforderungen in Bahnhofsnähe gerecht zu werden. So wird das Bild der Regnitzstadt durch einen ausgewogene Nutzungsmischung bestimmt.

Entlang der westlichen Kante des nördlichen Plangebietsabschnitts, orientiert zur Landschaftsraum, liegt der funktionale Schwerpunkt auf gewerblichen Nutzungen, wie Bürogebäuden oder Dienstleistern, und reagiert damit auf die Lärmimmissionen der Bundesautobahn. Aufgrund des Alleinstellungsmerkmals der Blickbeziehung zur Regnitz wären in diesen obersten Stockwerken auch Wohnnutzungen unter Berücksichtigung der Immissionen denkbar. Das Zentrum der Berufsfachschulen für das Gesundheitswesen (ZBG) im südlichen-westlichen Block belebt zusätzlich den Stadtplatz und bildet ein repräsentatives Gegenüber zum Bahnhof.

Das Angebot von Wohnen entlang des verkehrsberuhigten Boulevards profitiert von der innenstadtnahen Lage. Nutzungen des Einzelhandels- und Dienstleistungssegment in den



## Erläuterungsbericht zum Rahmenplan (Stand Vorentwurf) Fortsetzung

Anlage 2

scheuven + wachten **plus**  
planungsgesellschaft mbh

Erdgeschosszonen stärken dabei ein gemischtes Quartier auf nachhaltige und zukunftsgerichtete Weise ohne zum Angebot der Innenstadt in Konkurrenz zu treten. Der Schwerpunkt der Wohnnutzung soll Richtung Westen bis zu den Gleisen weitergeführt werden. Gemeinschaftlich genutzte Wohnhöfe stärken dabei das Nachbarschaftsgefühl und die Verbundenheit mit dem Quartier.

Der zentrale Gewerbeschwerpunkt befindet sich am Stadtplatz als profilbildendes Element. Insbesondere das nördlich angrenzende Baufeld, eignet sich für die Entwicklung gewerblicher Nutzungen wie Hotellerie, Gastronomie, kleinteilige Nahversorgung, Dienstleistungen, Kultur und Soziales. Mögliche Wochenmärkte oder Flohmärkte stärken dabei wiederum den Gemeinschaftsaspekt und greifen die bisherige Tradition wieder auf.

Die zwei Baufelder südlich des Stadtplatzes eignen sich für mobilitätsbezogene Angebote und unterschiedliche Dienstleistungsnutzungen. Hier wird der Bedarf an Stellplätzen durch vertikale Stapelung räumlich konzentriert.

Für neue Stadtquartier wird ein energetisches Konzept erstellt. Eine wichtige Voraussetzung für die eigene Energiegewinnung leitet sich aus der städtebaulichen Struktur ab, in dem die Gebäude so gestaltet werden, dass eine hohe passive Solarnutzung sowie eine hohe Tageslichtausbeute erzielt werden kann. Für einen effektiven Beitrag zur Energiegewinnung und zum Klimaschutz werden die Flachdächer weitestgehend mit Photovoltaikanlagen ausgestattet.