

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

(UVPA/001/2025)

## **über die 1. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 04.02.2025, 16:00 - 17:30 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

Der / die Vorsitzende eröffnet um 16:00 Uhr die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung der Mitglieder und die Beschlussfähigkeit fest.

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

### **Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr**

- siehe Anlage -

### **Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr**

- . Werkausschuss EB77
- 8. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77
- 9. EB77 - Wirtschaftsplan mit Stellenplan 2025 771/026/2025  
(Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung)
- 10. Anfragen Werkausschuss EB77
- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und  
Planungsbeirat
- 11. Mitteilungen zur Kenntnis
- 11.1. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/267/2025
- 11.2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2024; Erteilung des 31/277/2025  
Einvernehmens der Regierung von Mittelfranken
- 12. 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 344 Bayreuther Straße und 5. 611/217/2024  
Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 310 Jahn - Haagstraße; hier:  
Aufstellungsbeschluss
- 13. Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt" 611/218/2024  
Hier: Zustimmung zur Anzahl und Verortung des ruhenden Verkehrs  
- Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Fahrradverkehr

- |     |                                                                                                 |              |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| 14. | Antrag Nr. 108/2024 der SPD-Stadtratsfraktion "Querung für Radler*innen Adenauerring zur Reuth" | 613/317/2024 |
| 15. | Umgestaltung Nürnberger Straße; Antrag 083/2024 der SPD-Fraktion                                | 613/309/2024 |
| 16. | Anfragen                                                                                        |              |

## **TOP**

### **Werkausschuss EB77**

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

## **TOP 8**

### **Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77**

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

## **TOP 9**

**771/026/2025**

### **EB77 - Wirtschaftsplan mit Stellenplan 2025 (Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung)**

#### **1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Vollzug der zugrundeliegenden Rechtsnormen, insbesondere

- Gemeindeordnung Bayern (GO)
- Eigenbetriebsverordnung Bayern (EBV)
- Betriebssatzung für den EB 77

hinsichtlich Wirtschaftsführung und Rechnungslegung

#### **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Einbringung des Wirtschaftsplanes 2025 in den Werkausschuss für den EB 77 sowie Vorlage im Stadtrat gemäß § 3 i.V.m. § 9 Abs. 2 Betriebssatzung.

#### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

- Begutachtung des Wirtschaftsplanes 2025 im Werkausschuss EB 77 am 04.02.2025
- Beschlussfassung des Wirtschaftsplanes 2025 im Stadtrat am 27.02.2025

Beschlüsse im Rahmen der Haushaltsberatungen mit Auswirkungen auf den EB 77 sind bereits eingearbeitet.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ☐ ja, positiv\*
- ☒ ja, negativ\*
- ☐ nein

*Im Rahmen der Sparmaßnahmen im Haushaltsjahr 2024 wurde das Klimaschutzbudget des EB77 auf einem Stand von 800.000,00 € bis auf Weiteres eingefroren. Neue Maßnahmen zum Klimaschutz können somit nur in einem geringen Ausmaß realisiert werden.*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ☐ ja\*
- ☒ nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

#### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

s. Anlage

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

#### Ergebnis/Beschluss:

Der Wirtschaftsplan mit Stellenplan 2025 des EB77 lt. Anlage wird beschlossen

#### Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0 Anwesend 14

## **TOP 10**

### **Anfragen Werkausschuss EB77**

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

#### **Keine Anfragen**

## **TOP**

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

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

## **TOP 11**

### **Mitteilungen zur Kenntnis**

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

## **TOP 11.1**

**VII/267/2025**

### **Bearbeitungsstand Fraktionsanträge**

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

#### **Ergebnis/Beschluss:**

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

#### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

mit 14 gegen 0 Anwesend 14

## **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

### **Ergebnis/Beschluss:**

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

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

mit 9 gegen 0 Anwesend 9

## **TOP 11.2**

**31/277/2025**

### **Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2024; Erteilung des Einverständnisses der Regierung von Mittelfranken**

Vor der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes (LAP) ist abschließend das Einverständnis der Regierung von Mittelfranken einzuholen. Mit Schreiben vom 04.11.2024 wurde die im UVPA 17.09.2024 beschlossenen Version des LAP an die Regierung übersandt.

Per E-Mail gingen am 21.11.2024 Änderungsvorschläge der Regierung ein. Diese Anmerkungen wurden geprüft und im LAP angepasst. Es handelte sich um redaktionelle Anpassungen.

### **Anmerkungen der Regierung von Mittelfranken:**

1. Öffentlichkeitsbeteiligung  
Wann und wie lange erfolgte die ÖB II? Wo wurde dabei der LAP im Entwurf ausgelegt?  
Wie war er zugänglich?
2. Langfristige Strategie der Stadt Erlangen  
Diese ist nicht eindeutig erkennbar bzw. definiert. Evtl. könnte ein Satz in Kap. 5 ergänzt werden, welche langfristige Strategien die Stadt Erlangen verfolgt (z.B. Umstellung aller Busse auf E-Busse, Verwendung lärmmindernder Straßenbeläge bei erforderlichen Sanierungen,)
3. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans  
Diese sind nicht eindeutig erkennbar bzw. genannt.

4. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen  
Hier wäre es sinnvoll, ein extra Kapitel einzufügen – ähnlich wie beim bayernweiten LAP der ROF (vgl. Kap. 7.3 auf S. 21): [Broschüre DIN A4 - Bild groß \(bayern.de\)](#)  
S. hierzu auch das Formblatt des LfU im Anhang dieser E-Mail. Die ROF hat dieses als Anlage im LAP mit aufgenommen.
5. Vorlage der Zusammenfassung für die Meldung an die EU  
Falls diese bereits an die Regierung von Oberfranken übermittelt wurde, bitten wir um eine Kopie der E-Mail. Termin für die Übermittlung an die ROF **war bereits im November 2024**. Die Übermittlung an das UBA hatte bis zum 18.11.2024 zu erfolgen.
6. Bei den Steckbriefen der Lärmschwerpunkte wird teilweise der Splittmastixasphalt mit eine 2 dB(A)-Abschlag versehen. Es wird darauf hingewiesen, dass das StMB auf Grundlage basierend auf den Erkenntnissen des Arbeitskreises „Leiser Straßenverkehr in Bayern“ innerorts keinen SMA-Belag als lärmindernden Fahrbahnbelag empfiehlt (siehe: [Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr \(bayern.de\)](#)).
7. Bei den Steckbriefen der Lärmschwerpunkte wird bei Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h von einer Reduzierung von 3 dB(A) ausgegangen. Nach unseren Erfahrungen ist jedoch nur von einer Reduzierung von 1 bis 2 dB(A) auszugehen.
8. Bei den Steckbriefen mit den Lärmschwerpunkten wird teilweise noch von lärmarmen Asphaltbelägen gesprochen. Die Begrifflichkeit „lärmarm“ sollte durch „lärmmindernd“ ersetzt werden.

#### **Stellungnahme der Stadt Erlangen zu den Anmerkungen:**

1. Auslegungszeitraum (01.03.2024 – 07.04.2024) und Zugang zum Entwurf wurden im Textteil ergänzt (PDF-Seite 36).
2. Geeignete langfristige Strategien zur Lärminderung in Erlangen werden bereits im Verkehrsentwicklungsplan sowie Stadtentwicklungskonzept beschrieben. Hierauf wird im Maßnahmenteil verwiesen (siehe Kapitel 5.1). Es wird die Information ergänzt, dass die Dokumente geeignete Langfriststrategien zur Lärminderung enthalten und auch in diesem Sinne zu verfolgen sind. Es wurde ein Absatz in den LAP eingefügt (S.38).
3. Aus Sicht der Stadt Erlangen wird auf diesen Punkt in der Zusammenfassung eingegangen.
4. Sofern es hier maßgeblich um die Unterschiede in den Berechnungsmethoden zur Kartierung und somit die geringe Vergleichbarkeit zwischen den Kartierungen 2017 und 2022 geht, kann ggf. ein kurzer Absatz ergänzt werden. Dies ist unter Punkt 1.3 (S. 9) erfolgt.
5. Nach Klärung der Einwendungen und dem erfolgten Einvernehmen der Regierung von Mittelfranken, wird die Zusammenfassung inkl. des LAP an die Regierung von Oberfranken übermittelt.
6. Hier ist nach Rücksprache mit dem LfU (Herr Bauer) und dem SG 31 (Herr Lichtenberg) keine Anpassung notwendig. Nach Aussage des LfU werden die Deckschichten SMA 5 und SMA 8 bei Geschwindigkeiten  $\leq 60$  km/h bei der Berechnung nach BUB mit einem Abschlag von ca. 2,6 dB(A) versehen. Daher sind diese Deckschichten in Kontext der Umgebungslärmkartierung und der nachfolgenden Lärmaktionsplanung als geeignete Maßnahme zu sehen, um die Anzahl der Betroffenen zu reduzieren.

Die Fahrbahnbeläge im Bestand wurden nach ungefährender Wirkung gemäß BUB zusammengefasst. Die Analyse der Schwerpunkte ist als Bestandsaufnahme zu verstehen und enthält noch keine Empfehlungen. In den Maßnahmen der Lärmschwerpunkte erfolgt keine Festlegung auf konkrete lärmindernde Fahrbahnbeläge.

7. Die Wirkung von Tempo-30 statt Tempo-50 kann in Übereinstimmung der BUB/RLS überschlägig mit > 2 dB(A) beziffert werden, was gemäß den Rundungsregelungen (aufrunden auf ganze dB) als 3 dB(A) und damit auch als hinreichend wirksam zu werten ist. Der Wortlaut „etwa 3 dB(A)“ wird durch den Wortlaut „bis zu 3 dB(A)“ ersetzt
8. Der Wortlaut „lärmarm“ wird mit dem Wortlaut „lärmmindernd“ ersetzt.

Nach Anpassung des LAP wurde das Einvernehmen der Regierung von Mittelfranken am 19.12.2024 erteilt (Vgl. Anlage 1). Die aktuelle Version der LAP ist der MzK als Anlage 2 angefügt.

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

##### **Protokollvermerk:**

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

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

##### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

##### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

mit 14 gegen 0 Anwesend 14

#### **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

##### **Protokollvermerk:**

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

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

##### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

##### **Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

mit 9 gegen 0 Anwesend 9

**TOP 12**

**611/217/2024**

**2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 344 Bayreuther Straße und 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 310 Jahn - Haagstraße; hier: Aufstellungsbeschluss**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

**a) Anlass und Ziel der Planung**

Im Bebauungsplan Nr. 344, in Kraft getreten am 12.11.1992, sind zwei Rad- und Fußwegeführungen über die Schwabach festgesetzt. Die östliche Führung verläuft mit einer Brücke in Verlängerung der Stichstraße Bayreuther Straße in Ost-West-Richtung und weiter entlang der Schwabach. Die westliche Führung verläuft in Nord-Süd-Richtung von der Bayreuther Straße kommend mit einer weiteren Brücke zur Jahnstraße. Beide Brücken sind bisher nicht realisiert.

Die Planungen des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg (WWA) zur Hochwasserfreilegung dieses Abschnitts der Schwabach lassen eine Verwirklichung der östlichen Schwabachbrücke als wesentlichen Bestandteil des in Ost-West-Richtung verlaufenden Weges in ihrer ursprünglich geplanten Lage und Höhe nicht mehr zu.

Mit Beschluss des Stadtrats vom 28.07.2016 wurde auf eine aktuelle Umsetzung dieses im Bebauungsplan Nr. 344 festgesetzten Rad- und Fußweges verzichtet, das Planungsziel selbst jedoch nicht infrage gestellt. Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind weiter verbindlich, da sie bisher kein gültiger Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

Im Jahr 2017 hat das WWA ein Planfeststellungsverfahren für die Hochwasserschutzmaßnahmen an der Schwabach eröffnet. In diesem Verfahren wurden umfangreiche Einwendungen von Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie Anwohnenden vorgebracht. Daraufhin wurde eine konsensuale Lösung angestrebt. Voraussichtlich im Frühjahr 2025 soll ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Seitens einiger Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern wird die Zusicherung, dass der von der Stadt Erlangen geplante Rad- und Fußweg nicht mehr erstellt wird, zur Voraussetzung für eine Zustimmung zum Hochwasserschutz gemacht. Das WWA ist daraufhin mit der Bitte an die Stadt Erlangen herangetreten, das Planungsziel einer Wegeführung entlang der Schwabach aufzugeben. Der Bebauungsplan Nr. 344 solle entsprechend geändert werden.

Mit der Änderung des Bebauungsplans soll dieser Bitte gefolgt und die bisher geplante Rad- und Fußwegeverbindung mit der östlichen Brücke und einem Weg entlang des Schwabachufer zurückgenommen werden.

Darüber hinaus wurde die Verwaltung mit Beschluss des Stadtrats am 26.09.2024 beauftragt, eine Umgestaltung der Parkplatzfläche südlich der Schwabach an der Bayreuther Straße/Essenbacher Brücke zu untersuchen. Im Bebauungsplan Nr. 310, in Kraft getreten am 09.12.1976 ist hier bisher Verkehrsfläche mit Parkplatz festgesetzt. Für die mögliche Umgestaltung zum Aufenthaltsplatz soll der Bereich ebenfalls in das Änderungsverfahren aufgenommen werden. Die bisherige Nutzung genießt Bestandsschutz.

## **b) Geltungsbereich**

Die Änderung bezieht sich auf zwei getrennte Geltungsbereiche unterteilt:

- Geltungsbereich 1 umfasst Teilflächen der Grundstücke Flst.Nrn. 872/18, 872/23, 872/24, 872/37, 872/38, 873, 1342/1, 1344,1506/2 und 1518 der Gemarkung Erlangen. Die Fläche beträgt ca. 0,45 ha.
- Geltungsbereich 2 umfasst Teilflächen von Flst.Nrn. 872/2, 872/9 und 1386/30 der Gemarkung Erlangen mit einer Fläche von ca. 0,05 ha.

## **c) Planungsrechtliche Grundlage**

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) 2003 wird der Geltungsbereich 1 als Wasserfläche, Fließ- und Stillgewässer, Fläche mit besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz (Erhalt und Entwicklung), Fläche für die Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt. Zudem werden an den Rändern des Plangebiets zu kleinen Anteilen Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen dargestellt.

Der Geltungsbereich 2 wird im FNP 2003 als Verkehrsfläche dargestellt. Das „schwimmende“ Symbol Parkplatz zielt auf die gesamte aufgeweitete Verkehrsfläche an der Bayreuther Straße.

Die geplante Änderung des Bebauungsplans steht der Gesamtkonzeption des FNP in diesem Bereich nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

## **d) Rahmenbedingungen**

Da es sich im Geltungsbereich 1 um die Rücknahme einer bisher nicht realisierten Festsetzung handelt, sind keine unmittelbaren Auswirkungen aus einer Änderung des Bebauungsplans zu erwarten.

Die Möglichkeit, im Geltungsbereich 2 anstelle des asphaltierten Parkplatzes einen grünen Platz mit Gewässerbezug zu schaffen, stellt eine deutliche Verbesserung der gestalterischen und ökologischen Situation dar. Der Bereich ist in der Prioritätenliste für die Entsiegelung von städtischen Plätzen (Beschluss 611/134/2022/1) in der Gruppe A – großflächige Entsiegelung möglich und sinnvoll – geführt.

Die Planungen zum Hochwasserschutz einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht Gegenstand des Verfahrens. Für diesen wird ein eigenes Planfeststellungsverfahren (PFV) durchgeführt. Der künftige Verlauf des Gewässers und die Uferzonen können im weiteren Verfahren aus den wasserwirtschaftlichen Planungen übernommen werden. Der Bebauungsplan, dessen Aufstellung hier begehrt wird, wird den Zielen des PFV nicht entgegenstehen.

## **e) Städtebauliche Ziele**

Die Aufgabe der geplanten Wegeverbindung wirkt sich insofern negativ auf den nicht-motorisierten Verkehr und die Naherholungsqualität aus, als bisher angestrebte Verbesserungen damit entfallen. Neben seiner Verkehrsfunktion hätte der geplante Weg auch einen attraktiven Ort für das Spazieren und Verweilen am Flussufer darstellen können. Dieser potenziell attraktive Weg wurde jedoch in der Vergangenheit trotz dessen Festsetzung im Bebauungsplan nicht realisiert. Insbesondere die geplante Brücke wäre nach den vom WWA geplanten Maßnahmen zur

Hochwasserfreilegung der Schwabach nicht mehr in der festgesetzten Lage und Höhe realisierbar. Da eine zukünftige Realisierung damit noch unwahrscheinlicher wird, wird der Wegfall insgesamt als vertretbar angesehen.

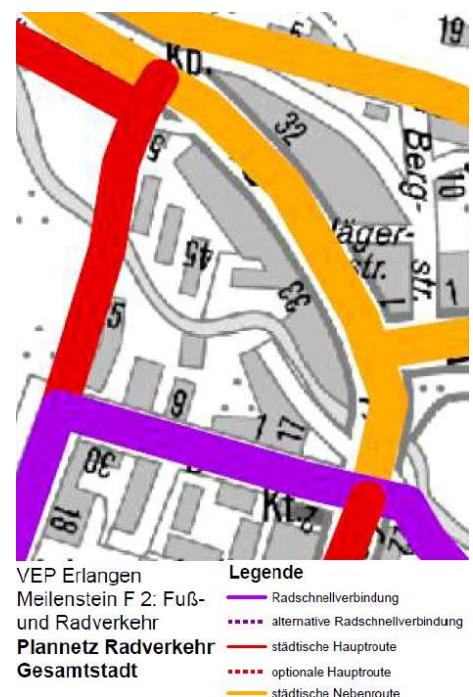
Gleichzeitig kann mit der gestalterischen Aufwertung des Ufers ein attraktiver Aufenthaltsort unmittelbar an der Verbindung aus der Altstadt zum Burgberg geschaffen werden. Die dort erreichbare Zugänglichkeit des Gewässers vermag den Wegfall des geplanten Uferweges in puncto Erlebnisqualität für die Naherholung voraussichtlich mindestens zu kompensieren.

## f) Verkehrliche Beurteilung

Westlich angrenzend an den Geltungsbereich 1 ist die Realisierung einer Fuß- und Radverkehrsbrücke nach Abschluss der Maßnahmen zur Hochwasserfreilegung vorgesehen.

Für den Rad- und Fußgängerverkehr ergäbe sich mit der Schaffung dieser neuen Schwabachquerung eine adäquate Alternative zur Umgehung bzw. Umfahrung der stark befahrenen Hauptverkehrsstraße Bayreuther Straße. Die Hauptroute 8 sowie die Grünroute 2 des städtischen Radwegenetzes könnten von der Bayreuther Straße auf die neue Verbindung verlegt werden. Die neue Nord-Süd-Achse schließt dann direkt an die geplante Radvorrangroute im Süden und die abseits des Kfz-Verkehrs führende Verbindung Werker/Windmühle im Norden an. Des Weiteren ist die neue Führung wesentlich besser in puncto Verkehrssicherheit und Attraktivität als die Führung entlang der Bayreuther Straße, wo aktuell keine Radinfrastruktur besteht und aufgrund der Flächenknappheit auch in Zukunft keine maßgebliche Verbesserung für den Radverkehr zu erwarten ist.

Bei Betrachtung der räumlichen Quell- und Zielverkehre nördlich und südlich der Schwabach (Baiersdorf, Bubenreuth etc. im Norden, Innenstadt, weitere Arbeitsplatzschwerpunkte im Süden) kann der Verbindung eine signifikante verkehrliche Bedeutung zugeordnet werden. Von einer entsprechenden Nutzung und damit hohen Rad- und Fußverkehrsbelastung entlang einer neu zu schaffenden Führung ist auszugehen.



Ausschnitt aus dem Fahrradstadtplan

(7. Auflage)

Die verkehrliche Funktion der im Bebauungsplan bisher enthaltenen zusätzlichen Führung in Ost-West-Richtung mit einem weiteren Brückenbauwerk über die Schwabach wird als weniger bedeutend eingeschätzt. Für den über die Grünroute 2 aus östlicher Richtung kommenden Radverkehr stellt die westliche Verbindung nur eine Verlängerung der Wegstrecke um etwa 80 m dar (540 m statt 460 m von Bayreuther Straße bis Windmühle). Die Schaffung einer Umgehungsmöglichkeit der stark belasteten Bayreuther Straße stellt auch auf in der Nord-Ost-Beziehung einen wichtigen Lückenschluss mit hoher Netzwirksamkeit dar, der insbesondere der Radverkehrsanbindung der nördlich gelegenen Orte zu Gute kommt.

Für den umwegempfindlicheren Fußverkehr wiegt der Wegfall zwar schwerer, aber da nördlich der Schwabach außer dreier Wohnblocks und des Hotels ohnehin keine Ziele im unmittelbaren Nahbereich liegen, sind auch hier die 80 m Umweg zur Vermeidung der Führung entlang der Bayreuther Straße vertretbar. Hierzu sollte jedoch die Infrastruktur auch in der Haagstraße verbessert werden, beispielsweise durch Sanierung und Verbreiterung der im Bestand teils unter 1,5 m breiten Gehwege und Schaffung einer besseren Überquerungsmöglichkeit der Bayreuther Straße im Einmündungsbereich der Haagstraße (etwa über eine sog. zweigeteilte Mittelinsel, vgl. Querung Franzosenweg/Weinstraße) sowie Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Aufwertung der Verbindung über die Haagstraße und die westliche Brücke würde die Netzwirksamkeit zudem weiter erhöhen.

Unabhängig vom Entfall des gewässerbegleitenden Weges und einer östlichen Schwabach-Querung im Bebauungsplangebiet sollte jedoch (auch entsprechend den Plänen des Meilensteins F des Verkehrsentwicklungsplans, der diese Route als Fußweg 1. Ordnung vorsieht) auch die Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs entlang der Bayreuther Straße zwischen den Einmündungen Haagstraße und Windmühle verbessert werden, da diese die kürzeste Verbindung darstellt. Es wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass mit Realisierung der westlichen Führung über die Schwabach auf der Jahnstraße und im Einmündungsbereich der Jahnstraße in die Martinsbühler Straße mit einer deutlich steigenden Radverkehrsbelastung zu rechnen ist. Entsprechende ergänzende planerische Maßnahmen sind zu gegebener Zeit zu ergreifen.

Bei der Überplanung der jetzigen Parkplatzfläche würden Parkstände entfallen, die aktuell gleichzeitig für Bewohnerparken und mit Parkschein nutzbar sind. Bei einer Umsetzung der Planung sollte aufgrund des hohen Parkdrucks im Quartier durch Anwohnenden sowie Kundinnen und Kunden der ansässigen Gastronomie ein schlüssiges Konzept für den ruhenden Verkehr erarbeitet werden.

## **g) Klimaschutz**

Die Rücknahme einer geplanten Rad- und Fußwegeverbindung schwächt tendenziell diese Mobilitätsformen. Allerdings ist der Bau des Weges nach Abschluss der erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen nicht mehr realistisch und es besteht die Möglichkeit, eine hinreichend attraktive Alternativroute zu schaffen.

Die Entsiegelung und Begrünung des derzeitigen Parkplatzes haben dagegen positive Auswirkungen auf die Stadtökologie, die kleinklimatische Situation und den Naherholungswert.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Aufstellung des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 344 und des 5. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 310 der Stadt Erlangen im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB.

Das vereinfachte Verfahren zur Änderung von Bebauungsplänen kann angewendet werden, wenn die Grundzüge der Planung nicht berührt werden. Insbesondere wird durch die geplanten Änderungen lediglich der Freiraum in Teilen neu konzipiert, ohne dass damit Auswirkungen auf die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben entstehen. Die weiteren in § 13 BauGB genannten Voraussetzungen (keine UVP-pflichtigen Vorhaben, keine Beeinträchtigung von Schutzgütern, keine Risiken nach Immissionsschutzrecht) sind von den geplanten Änderungen erfüllt.

Im vereinfachten Verfahren wird von einer Umweltprüfung abgesehen.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Änderung des Bebauungsplans Nr. 344 für das Gebiet an der Schwabach im Abschnitt zwischen Haagstraße und Bayreuther Straße zwischen der Bayreuther Straße bei Hausnr. 23a und der geplanten Brücke in Verlängerung der Jahnstraße sowie des Bebauungsplans Nr. 310 für das Gebiet westlich der Bayreuther Straße, nördlich der Haagstraße, östlich der Bayreuther Straße als Stichstraße und südlich der Schwabach nach den Vorschriften des BauGB.

Mit dem 2. Deckblatt sollen der Bebauungsplan 344 und mit dem 5. Deckblatt der Bebauungsplan 310 in den jeweiligen Änderungsbereichen teilweise ersetzt werden.

Ggf. wird im Planungsprozess die externe Beauftragung gutachterlicher Leistungen zu einzelnen Fachthemen (z.B. Artenschutz) erforderlich.

### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ☒ ja, positiv\*
- ☐ ja, negativ\*
- ☐ nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ☐ ja\*
- ☐ nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

|                             |          |                       |
|-----------------------------|----------|-----------------------|
| Investitionskosten:         | €        | bei IPNr.:            |
| Sachkosten:                 | 10.000 € | bei Sachkonto: 543192 |
| 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:

1. Der Bebauungsplan Nr. 344 der Stadt Erlangen – für das Gebiet zwischen Bahnlinie Erlangen – Bamberg, Bayreuther Straße, Böttigersteig, Bayreuther Straße und südlich der Schwabach – ist für das Gebiet an der Schwabach im Abschnitt zwischen Haagstraße und Bayreuther Straße zwischen der Bayreuther Straße bei Hausnr. 23a und der geplanten Brücke in Verlängerung der Jahnstraße durch das 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 344 nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) zu ändern (siehe Anlage 1)
2. Der Bebauungsplan Nr. 310 – für das Gebiet zwischen Bayreuther-, Nördlicher Stadtmauer, Martinsbühler Straße und der Bahnlinie Nürnberg – Bamberg – ist für das Gebiet westlich der Bayreuther Straße, nördlich der Haagstraße, östlich der Bayreuther Straße als Stichstraße und südlich der Schwabach durch das 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 310 nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu ändern (siehe Anlage 1)
3. Die Aufstellung des 2. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 344 sowie die Aufstellung des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 310 sind gemeinsam als vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB zu führen. Die Verwaltung wird beauftragt, dieses Bauleitplanverfahren für das Arbeitsprogramm 2026 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität sowie die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2026 sowie für die mittelfristige Finanzplanung bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0 Anwesend 14

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

4. Der Bebauungsplan Nr. 344 der Stadt Erlangen – für das Gebiet zwischen Bahnlinie Erlangen – Bamberg, Bayreuther Straße, Böttigersteig, Bayreuther Straße und südlich der Schwabach – ist für das Gebiet an der Schwabach im Abschnitt zwischen Haagstraße und Bayreuther Straße zwischen der Bayreuther Straße bei Hausnr. 23a und der geplanten Brücke in Verlängerung der Jahnstraße durch das 2. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 344 nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) zu ändern (siehe Anlage 1)
5. Der Bebauungsplan Nr. 310 – für das Gebiet zwischen Bayreuther-, Nördlicher Stadtmauer, Martinsbühler Straße und der Bahnlinie Nürnberg – Bamberg – ist für das Gebiet westlich der Bayreuther Straße, nördlich der Haagstraße, östlich der Bayreuther Straße als Stichstraße und südlich der Schwabach durch das 5. Deckblatt zum Bebauungsplan Nr. 310 nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zu ändern (siehe Anlage 1)
6. Die Aufstellung des 2. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 344 sowie die Aufstellung des 5. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 310 sind gemeinsam als vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB zu führen. Die Verwaltung wird beauftragt, dieses Bauleitplanverfahren für das Arbeitsprogramm 2026 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität sowie die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2026 sowie für die mittelfristige Finanzplanung bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0 Anwesend 9

**TOP 13**

**611/218/2024**

**Stadtentwicklungsprojekt "Vom Großparkplatz zur Regnitzstadt"  
Hier: Zustimmung zur Anzahl und Verortung des ruhenden Verkehrs -  
Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Fahrradverkehr**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Grundidee des Mobilitätskonzepts der Regnitzstadt besteht in der Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Der fließende und ruhende MIV soll gezielt

gebündelt werden. Zudem soll an den Bündelungsorten das Spektrum des verkehrlichen Angebots erweitert und so der Standort als eine Drehscheibe für Mobilität etabliert werden. Die Planungen berücksichtigen dabei die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes 2030 (VEP 2030) für die Entwicklung des Großparkplatzes.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

### **Ausgangslage**

Die Anzahl der Stellplätze für den MIV am Großparkplatz variierte in den vergangenen Jahren mehrfach (vgl. Anlage 1). Im Jahr 2010 belief sich die Gesamtzahl der PKW-Stellplätze (mit vollfunktionsfähigem Parkhaus) auf ca. 2.025, wohingegen im Jahr 2023 nur noch ca. 1.140 Stellplätze zu verzeichnen waren und bis heute noch zu verzeichnen sind. Die Bilanz im Jahr 2010 war auch Planungsgrundlage für den VEP 2030.

Im Zuge des Beschlusses des Rahmenplans (vgl. BV 611/194/2024/1) wurde das Stellplatzpotenzial in der Regnitzstadt bereits aufgezeigt.

Die vertiefende Untersuchung der Kubaturen der im Rahmenplan vorgesehen Parkieranlagen hat Folgendes ergeben:

### **MIV**

In der Regnitzstadt waren gemäß des Verwaltungsvorschlags zwei Parkhäuser nördlich der Münchener Straße mit insgesamt ca. 1.860 Stellplätzen vorgesehen. Das westliche Parkhaus umfasste dabei ausschließlich MIV-Stellplätze auf sieben Ebenen (ca. 1.400 Stück). Das östliche Parkhaus bot und bietet neben öffentlichkeitswirksamen Nutzungen (z. B. Fahrradwerkstatt) und Bushaltestellen im Erdgeschoss zusätzlich Platz für rund 2.000 Fahrradstellplätze auf drei Ebenen und MIV-Stellplätze auf vier Ebenen (ca. 460 Stück).

Die Gesamtkosten für die oberirdischen PKW-Stellplätze beliefen sich nach einer groben Schätzung (Wert ermittelt anhand 16 vergleichbarer Projekte) für das westliche Parkhaus auf eine Summe von brutto ca. 38,5 Mio. Euro und für das östliche Parkhaus von brutto ca. 12,65 Mio. Euro (Herstellungskosten PKW-Stellplätze der Parkhäuser gesamt: brutto ca. 51,15 Mio. Euro).

Im weiteren Planungsprozess kann bei Bedarf im westlichen Parkhaus optional eine Erweiterung um ein unterirdisches Geschoss oder / und eine weitere Parkebene in der Höhe angedacht werden, wobei die Erweiterung des Parkhauses um eine weitere (oberirdische) Ebene eine Erhöhung des Gebäudes zur Folge hätte und somit dem städtebaulichen Grundgedanken des Rahmenplans widerspräche.

Pro zusätzliches Geschoss können der Gesamtstellplatzanzahl für den MIV ca. 190 Stellplätze hinzugefügt werden. Bei einer Erweiterung ist voraussichtlich mit Mehrkosten von ca. 4 bis 7 Mio. Euro pro oberirdischer Parkebene bzw. mit 20.000 Euro bis 35.000 Euro pro oberirdischen Stellplatz zu rechnen; für ein Parkgeschoss im Untergeschoss sind höhere Kosten anzunehmen.

Im Rahmen eines vorab zum UVPA stattgefundenen Werkstattgesprächs mit den Fraktionen am 14.01.2025 wurde sich darauf verständigt, die oben erwähnten optionalen zwei Geschosse im westlichen Parkhaus planerisch zu integrieren und dementsprechend den Beschlussvorschlag umzuformulieren. Der Verwaltungsvorschlag bezüglich des östlichen Parkhauses wurde im Werkstattgespräch hingegen angenommen.

Zudem empfiehlt die Verwaltung, auf zusätzliche Tiefgaragen in der Regnitzstadt zu verzichten. Optional besteht jedoch die Möglichkeit, im nördlichen Teil die drei östlichen Baufelder mit Tiefgaragen auszubilden. Bei einer Unterbauung aller drei Baufelder könnten ca. 340 Stellplätze generiert werden (vgl. Anlage 3). Bei der Entscheidungsfindung über die Errichtung von Tiefgaragen sind die in Anlage 2 aufgeführten Problematiken bei Tiefgaragen zu beachten.

Unter den westlichen Baublöcken können keine Tiefgaragen angelegt werden. Die Autobahn GmbH behält sich vor, Teile der westlichen Stichstraße temporär zu belegen, sodass eine Andienung potentieller Tiefgaragen an dieser Stelle nicht möglich ist.

Die Vertreter der Fraktionen konnten im Rahmen des Werkstattgesprächs der Empfehlung der Verwaltung folgen, auf Tiefgaragen im nördlichen Teil der Regnitzstadt zu verzichten.

Weiterhin werden im Süden des Projektgebiets ca. 280 Stellplätze geschaffen (vgl. Anlage 3).

An dieser Stelle bestünde die Möglichkeit, weitaus mehr Stellplätze unterzubringen, dies müsste jedoch zu Lasten von anderen Nutzungen erfolgen. Dieser Standort ist allerdings aufgrund der Entfernung für fußläufige Verkehre in die Innenstadt nur bedingt geeignet.

Innerhalb des Werkstattgesprächs wurde sich darauf geeinigt, die Erweiterungsoption in noch zu konkretisierendem Umfang in Anspruch zu nehmen.

Über die bauliche Ausgestaltung (Tiefgarage, Parkhaus oder durch in Gebäuden integrierte Parkebenen/ Sockelgeschosse) und die dann tatsächliche Anzahl an MIV-Stellplätzen im südlichen Baufeld/ südlich der Münchener Straße ist erst im weiteren Projektverlauf, nach Konkretisierung der sonstigen vorgesehenen Nutzungen an dieser Stelle, durch den Stadtrat zu entscheiden.

Die notwendigen Stellplätze für behinderte Menschen im nördlichen Bereich und die geplanten Kiss & Ride-Zonen sind wie im Rahmenplan vorgesehen zu entwickeln. Diese sind nicht Bestandteil der mit dieser Vorlage zu beschließenden Anzahl von PKW-Stellplätzen.

Aufgrund der Ergebnisse der brandschutztechnischen Prüfung wird für eine wirtschaftliche Herangehensweise vorgeschlagen, die bisher im Rahmenplan vorgesehenen Aufenthaltsnutzungen auf dem Dach des westlichen Parkhauses auf das östliche Parkhausdach zu verlagern. Andere Nutzungen (z. B. PV-Anlagen oder Dachbegrünungen) sind weiterhin auch auf dem Dach des westlichen Parkhauses realisierbar.

## **Fahrrad**

Die Strategie des ruhenden Radverkehrs beruht auf der Bündelung des öffentlichen Fahrradparkens in der östlichen Parkierungsanlage. Hier sind auf drei Ebenen rund 2.000 Radstellplätze unterzubringen. Die Thematik „Fahrradparken an Bahnhöfen“ wurde bereits in der Beschlussvorlage 613/231/2023 behandelt.

Durch die Bündelung innerhalb des Parkhauses entfällt die derzeit bestehende Radabstellanlage mit ca. 170 Doppelstock-Stellplätzen am westlichen Bahnhofsausgang. Um das Radparken im Fahrradparkhaus möglichst attraktiv zu gestalten, sind drei Ein- bzw. Ausgänge zum Radparkhaus eingeplant, die aus drei verschiedenen Richtungen erreicht werden können. Einer dieser Zugänge bietet direkten Anschluss an die Radschnellverbindung. Die Erdgeschosszone soll möglichst einsehbar und einladend gestaltet werden und die Radparkebenen sollen im Gebäudeinneren miteinander verbunden werden. Zudem werden private Fahrradstellplätze innerhalb des Quartiers zur Andienung der

nördlichen Baufelder eingeplant, die Anzahl hierfür ist im weiteren Planungsprozess zu erörtern.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Im Rahmen des weiteren Prozesses ist zu klären, von wem die Parkhäuser gebaut und betrieben werden.

Im darauffolgenden Schritt kann sich dann gemeinsam mit dem künftigen Bauherren/ Betreiber der Parkhäuser der Vorbereitung des vorgesehen hochbaulichen Wettbewerbs zur Gestaltung der Parkhäuser gewidmet werden.

### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ☒ *ja, positiv\**
- ☐ *ja, negativ\**
- ☐ *nein*

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ☐ *ja\**
- ☐ *nein\**

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

|                             |   |                |
|-----------------------------|---|----------------|
| Investitionskosten:         | € | bei IPNr.:     |
| Sachkosten:                 | € | bei Sachkonto: |
| Personalkosten (brutto):    | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten                 | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |

Weitere Ressourcen

**Haushaltsmittel**

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

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

**Ergebnis/Beschluss:**

1. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die in dieser Beschlussvorlage vorgestellte Anzahl von ca. 2.520 + x\* MIV-Stellplätzen und ca. 2.000 Fahrradstellplätzen und deren Verortung zur Grundlage der weiteren Planung zu machen.

*\* optionale, noch zu definierende zusätzliche Anzahl an Stellplätzen im Baufeld Süden / südlich Münchener Straße (zusätzlich zu den 280 fixierten Stellplätzen)*

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 14 gegen 0 Anwesend 14

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Ergebnis/Beschluss:**

3. Der Sachbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die in dieser Beschlussvorlage vorgestellte Anzahl von ca. 2.520 + x\* MIV-Stellplätzen und ca. 2.000 Fahrradstellplätzen und deren Verortung zur Grundlage der weiteren Planung zu machen.

*\* optionale, noch zu definierende zusätzliche Anzahl an Stellplätzen im Baufeld Süden / südlich Münchener Straße (zusätzlich zu den 280 fixierten Stellplätzen)*

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen  
mit 9 gegen 0 Anwesend 9

**TOP 14**

**613/317/2024**

**Antrag Nr. 108/2024 der SPD-Stadtratsfraktion "Querung für Radler\*innen  
Adenauerring zur Reuth"**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag wird der Wunsch aufgestellt, mittels Bordabsenkung ein höhengleiches Abbiegen des Radverkehrs vom Adenauerring Richtung In der Reuth zu ermöglichen. Die vorhandene Brücke sei für Verkehr aus Büchenbach West sehr umwegig und die Rampen sehr steil, weshalb die planfreie Kreuzung nicht gut angenommen würde.

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Die Erfahrung der Verwaltung zeigt, dass die Brücke über den Adenauerring sehr gut genutzt wird, zum Beispiel von Schülerinnen und Schülern, aber auch von Personen mit Ziel Büchenbacher Anlage, da diese direkt die Verbindung über die Aschaffener Straße nutzen. Nichtsdestotrotz gibt es gerade vom Europakanal kommend Radfahrende, die direkt über den Adenauerring in die Reuth fahren. Diese wechseln zumeist bereits im Bereich Odenwaldallee auf die Fahrbahn. Die Umwegigkeit für Personen, die aus Büchenbach West kommen wird als vertretbar angesehen, zumal mit der Verbindung über den Holzweg und den Steinforstgraben eine gute Alternativroute besteht.

Eine einfache Bordabsenkung ist an dieser Stelle zudem nicht auskömmlich. Allein aus Sicherheitsgründen wird eine vollständige Querungshilfe benötigt. Aufgrund des Aufbaus des Knotens und der Lage der Bushaltestellen gestaltet sich die Planung an der Stelle jedoch als sehr komplex. Zudem ist davon auszugehen, dass eine vorhandene Querungshilfe auch vom Fußverkehr genutzt wird. Entlang der Straße In der Reuth besteht aber ebenerdig kein weiterführendes Angebot für zu Fuß Gehende.

**3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass erstens aus konzeptioneller Sicht keine zwingende Notwendigkeit für eine Bordabsenkung besteht. Zweitens ist aus technischer Sicht eine komplexere Planung notwendig, um eine adäquate, regelkonforme Möglichkeit herzustellen. An dieser Stelle übersteigen die Kosten aber den Nutzen, weshalb die Verwaltung die Möglichkeit der Bordabsenkung nicht weiterverfolgen wird.

Mit Blick auf die dort anstehenden Veränderungen durch die StUB und das Achsenkonzept der Erlanger Radvorrangrouten nimmt die Verwaltung die Idee einer plangleichen Querungsmöglichkeit auf und prüft deren Umsetzungsmöglichkeit.

**4. Klimaschutz:**

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ☐ ja, positiv\*
- ☐ ja, negativ\*
- ☒ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja\*
- ☐ nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

## 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

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

### Haushaltsmittel

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

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

### Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Dess und Herrn Beiratsmitglied Helgert, nach einer einfacheren Lösung zu suchen, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung, wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

vertagt

**Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

**Protokollvermerk:**

Auf Wunsch von Herrn Stadtrat Dr. Dess und Herrn Beiratsmitglied Helgert, nach einer einfacheren Lösung zu suchen, in Zusammenarbeit mit der Verwaltung, wird dieser Tagesordnungspunkt vertagt.

Hierüber besteht Einvernehmen.

**Abstimmung:**

vertagt

**TOP 15**

**613/309/2024**

**Umgestaltung Nürnberger Straße; Antrag 083/2024 der SPD-Fraktion**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Antrag der SPD Fraktion ist durchaus berechtigt, da sich hier durch die „alte“ Aufteilung der Straße die Informationen aus der Straßengestaltung selbst sowie der verkehrsrechtlichen Verhaltensvorschriften widersprechen. Wie bereits im Antrag beschrieben, wäre es aufwendig und kostenintensiv, bauliche Änderungen im Straßenraum vorzunehmen. Hinzu kommen die Baumscheiben in diesem Bereich, die die Aufteilung des Straßenraums beeinflussen.

Eine Umgestaltung zur Radschnellverbindung würde eine Mindestbreite von 4,00 m für den Radverkehr erfordern. Dadurch, dass in diesem Abschnitt für Handel und Gewerbe auch die Zufahrt von Lieferverkehr vorgesehen ist, der richtliniengetreu zusätzlich eine Breite von 5,50 m erfordert, ist dies hier nicht umsetzbar. Die Breite von 5,50 m für den Lieferverkehr muss hier dazugerechnet werden, da es nicht der Charakteristik eines Radschnellweges entsprechen würde, wenn der Lieferverkehr zum Be-/Entladen auf dem Radschnellweg stehen würde.

Des Weiteren ist eine markierungstechnische Lösung auf dem Pflasterbelag nicht machbar.

**2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Eine Änderung der Verkehrsflächen wäre wie in Punkt 1 beschrieben nur langfristig umsetzbar. Leider sind auch die vorgeschlagenen markierungstechnischen Änderungen nicht möglich. Auf Pflasterbelag reiben sich Markierungen schnell ab und werden daher nicht für sinnvoll gehalten.

Langfristige infrastrukturelle Anpassungen können mit dem Projekt der Stadt-Umland-Bahn (StUB) und den damit verbundenen Anpassungen im Radverkehr, die insbesondere in der Henkestraße stattfinden sollen, geplant werden.

Eine kurzfristigere Möglichkeit wäre, den Abschnitt verkehrsrechtlich in eine Fußgängerzone umzuwandeln, die (evtl. zeitlich begrenzt) für den Lieferverkehr freigegeben wird. Radfahrende müssten dann in Schrittgeschwindigkeit fahren, Fußgänger dürften legal die gesamte Fahrbahn nutzen. Wegen der durch die Baumscheiben definierten Breite von 6,50 m macht diese Änderung aus Sicht der Verwaltung derzeit wenig Sinn und würde erhebliche Diskussionen auslösen.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Eine langfristige Umgestaltung der Nürnberger Straße zwischen Beşiktaşplatz und Henkestraße / Südliche Stadtmauerstraße wird gemeinsam mit dem Großprojekt StUB betrachtet und steht in Zusammenhang mit den Zielen zur Attraktivierung der Innenstadt, siehe Vorlage 611/190/2024.

### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ☐ ja, positiv\*
- ☐ ja, negativ\*
- ☒ nein

*Wenn ja, negativ:*

*Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ☐ ja\*
- ☐ nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

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

### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

|                     |   |                |
|---------------------|---|----------------|
| Investitionskosten: | € | bei IPNr.:     |
| Sachkosten:         | € | bei Sachkonto: |

|                             |   |                |
|-----------------------------|---|----------------|
| Personalkosten (brutto):    | € | bei Sachkonto: |
| Folgekosten                 | € | bei Sachkonto: |
| Korrespondierende Einnahmen | € | bei Sachkonto: |
| Weitere Ressourcen          |   |                |

#### **Haushaltsmittel**

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

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

##### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 083/2024 der SPD-Fraktion ist damit bearbeitet.

##### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0 Anwesend 14

#### **Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat**

##### **Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Der Antrag Nr. 083/2024 der SPD-Fraktion ist damit bearbeitet.

##### **Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0 Anwesend 9

## TOP 16

### Anfragen

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

##### Anfragen öffentlich:

1. Herr Beiratsmitglied Dr. Hartmann fragt nach, bezüglich seiner schriftlichen Anfrage/Email, die er vor zwei Wochen an das Baureferat und Herrn Amtsleiter Lohse (persönlich), zum Thema Maßnahme Radweg Tennenlohe entlang der B 4, gestellt hat.  
Die Maßnahme wurde bereits durchgeführt, aber es war in der ursprünglichen Planung vorgesehen, dass Fußgänger- und Radfahrer-Piktogramme auf dem Weg aufgebracht werden sollten, doch nun wurden Verkehrszeichen stattdessen aufgestellt (mit blauem Hintergrund).

##### Er möchte wissen:

- ob die Aufstellung der blauen Beschilderung eine verkehrsrechtliche Wirkung darstellt und ob dort die Benutzungspflicht gilt?

- ob ein Piktogramm auf dem Boden aufgebracht auch als ein Verkehrszeichen gilt?

- ob an dieser Stelle eine verkehrsrechtliche Wirkung vorliegt oder nicht?  
Und falls ja, warum dies so ist?

Hintergrund seiner Fragen ist, dass die damals bestehende verkehrsrechtliche Benutzungspflicht, mit der neuen Maßnahme, aufgehoben werden sollte.

Die Verwaltung sagt eine Klärung des Sachverhaltes und eine schriftliche Antwort zu.

#### Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

##### Anfragen öffentlich:

2. Herr Beiratsmitglied Dr. Hartmann fragt nach, bezüglich seiner schriftlichen Anfrage/Email, die er vor zwei Wochen an das Baureferat und Herrn Amtsleiter Lohse (persönlich), zum Thema Maßnahme Radweg Tennenlohe entlang der B 4, gestellt hat.  
Die Maßnahme wurde bereits durchgeführt, aber es war in der ursprünglichen Planung vorgesehen, dass Fußgänger- und Radfahrer-Piktogramme auf dem Weg aufgebracht werden sollten, doch nun wurden Verkehrszeichen stattdessen aufgestellt (mit blauem Hintergrund).

##### Er möchte wissen:

- ob die Aufstellung der blauen Beschilderung eine verkehrsrechtliche Wirkung darstellt und ob dort die Benutzungspflicht gilt?

- ob ein Piktogramm auf dem Boden aufgebracht auch als ein Verkehrszeichen gilt?

- ob an dieser Stelle eine verkehrsrechtliche Wirkung vorliegt oder nicht?  
Und falls ja, warum dies so ist?

Hintergrund seiner Fragen ist, dass die damals bestehende verkehrsrechtliche Benutzungspflicht, mit der neuen Maßnahme, aufgehoben werden sollte.

Die Verwaltung sagt eine Klärung des Sachverhaltes und eine schriftliche Antwort zu.

## **Sitzungsende**

am 04.02.2025, 17:30 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....  
Oberbürgermeister  
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....  
Gebhardt

### **Kenntnis genommen**

**Für die CSU-Fraktion:**

**Für die SPD-Fraktion:**

**Für die Grüne/Grüne Liste-Fraktion:**

**Für die ödp-Fraktion:**

**Für die Ausschussgemeinschaft FDP/FWG:**

**Für die Ausschussgemeinschaft Klimaliste Erlangen/Erlanger Linke:**