

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/351/2025

Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg, hier: Vorplanung Ingenieurbauwerke

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	18.11.2025	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	18.11.2025	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, 31, 23, EBE, EB77, ZV StUB, Amt 20 (nur z.K.)
Stadtteilbeirat Süd zur Info, Ortsbeirat Tennenlohe zur Info

I. Antrag

1. Die Vorplanung zum Ingenieurbauwerk am Hutgraben wird beschlossen.
2. Die Aufnahme der nächsten Planungsstufe 2 (HOAI Leistungsphase 3) und der dazugehörigen Gutachten für das Ingenieurbauwerk am Hutgraben wird zugestimmt.
3. Die Änderung im Bereich der Weinstraße wird zur Kenntnis genommen.
4. Die Änderung im Bereich der Südkreuzung wird zur Kenntnis genommen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Vorlage 613/335/2025 wurde am 24.06.2025 die Vorplanung für die Verkehrsanlagen der Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg (RSV) beschlossen. Parallel dazu werden die Ingenieurbauwerke entlang der Strecke geplant, deren Vorplanung somit ebenso beschlossen werden soll. Im Folgenden wird der aktuelle Stand zu den Ingenieurbauwerken wiedergegeben.

Gemäß der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg, Fürth, Erlangen, Herzogenaurach, Schwabach und umgebende Landkreise von 2017 wurden Planungsleistungen für drei Ingenieurbauwerke beauftragt. Diese befinden sich am Branderweg im Hutgraben, an der Weinstraße und an der Südkreuzung.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Durchlass Hutgraben im Branderweg

Im Zuge der RSV-Planung wird der Durchlass im Hutgraben erneuert. Dabei ist die notwendige Breite zwischen den Schrammborden gemäß der Verkehrsanlagenplanung berücksichtigt. Auf der Westseite ist ein Gehweg eingeplant. Als Fahrzeugrückhaltesystem ist ein Bord mit 15 cm Höhe und ein Geländer mit Seil als ausreichend eingestuft. Der Durchlass wird auf Bestandshöhe eingebracht. Der Durchflussquerschnitt bleibt unverändert. Die RSV wird an dieser Stelle nicht hochwasserfrei geplant. Durch diese abgestimmten Maßgaben werden keine hydraulischen Veränderungen ausgelöst. Die Rückmeldung aus der Verwaltung sowie der Anwohner vor Ort haben keinen Hinweis auf nennenswerte Hochwasser in den letzten

zehn Jahren ergeben, weshalb diese Vorgabe als verträglich erachtet wird. Aufgrund dieser bestandsnahen Erneuerung sind zum jetzigen Zeitpunkt keine zusätzlichen Genehmigungen der Wasserwirtschaft notwendig. Der Naturschutz wird weiterhin an der Planung beteiligt. Für das Ingenieurbauwerk ist die Vorplanung abgeschlossen (s. Anlage 1). Aufgrund dieser werden die Baukosten mit etwa 200.000,- € netto angesetzt. Mit erfolgtem Beschluss soll die nächste Planungsstufe 2 (HOAI Leistungsphase 3) beauftragt werden. Die dafür notwendigen Haushaltsmittel von 14.000,- sind vorhanden.

Unterführung der RSV an der Weinstraße

In der beschlossenen Vorplanung der Verkehrsanlagen war eingeplant, dass die RSV parallel zur Stadt-Umland-Bahn (StUB) unter dem Bestandsbrückenbauwerk der Weinstraße hindurchführt. Dies hatte die Planung eines neuen Ingenieurbauwerkes an dieser Stelle obsolet gemacht. Aufgrund des sich vertiefenden Planungsstandes bei der StUB, hat sich nun ergeben, dass unter der Brücke keine Fläche mehr für die parallele Führung der RSV vorhanden ist (s. VI/282/2025 Bericht zum Planungsstand am 14.10.2025 im UVPA). Daraus folgt, dass die RSV auf dem bestehenden Radweg geplant werden muss und sich die in Anlage 2 dargestellte Änderung der Trassenführung ergibt. Dadurch wird das ursprünglich beauftragte Ingenieurbauwerk doch wieder in den Planungsprozess eingebunden. Dieses ist notwendig, da das Bestandsbauwerk nicht die notwendige Breite für eine RSV aufweisen kann. Das beauftragte Ingenieurbüro wird mit Kenntnisnahme der Änderung die Planung für das Ingenieurbauwerk aufnehmen. Die Planung ist Teil des Gesamtauftrages und bedarf daher keiner weiteren Vergabe. Die notwendigen Haushaltsmittel für die Planungsstufe 1 von 7.000,- € sind vorhanden.

Südkreuzung

Mit Beginn der Planung hat sich gezeigt, dass ein gemäß Machbarkeitsstudie beauftragtes Ingenieurbauwerk am westlichen Arm der Südkreuzung nicht zielführend ist. Hierbei ist zu erwähnen, dass zum Zeitpunkt der Machbarkeitsstudie noch die Planungsidee vorrangig war, die RSV entlang der Friedrich-Bauer-Straße und der Hammerbacherstraße sowie die StUB parallel zur B4 zur Südkreuzung zu führen. Mit größerer Planungstiefe ergaben sich für beide Projekte erhebliche Vorteile in der jeweils anderen Führung. Durch die Trassierung der RSV parallel zur B4 und die geplante Lage der StUB an der Südkreuzung ist eine Benutzung des westlichen Kreuzungsarmes für die RSV aufgrund starker Umwegigkeit, extremer Steigungsstrecken, zu kleiner Aufstellflächen und zu enger Radien ausgeschlossen. Über diesen Umstand wurde bereits im Beschluss über die Vorplanung der Verkehrsanlagen hingewiesen. Die Verwaltung prüft zusammen mit dem beauftragten Planungsbüro die Lösung einer planfreien Querung mittels Brücke oder Unterführung vom Bereich südlich der B4 bis in die Nürnberger Straße. Sobald eine machbare und sinnhafte Lösung vorliegt, wird die Verwaltung dem Ausschuss eine Beschlussvorlage vorlegen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach erfolgtem Beschluss wird für das Ingenieurbauwerk „Durchlass Hutgraben“ die nächste Planungsstufe (HOAI Leistungsphase 3) beauftragt. Mit erfolgter Kenntnisnahme wird die Planung für das Ingenieurbauwerk an der Weinstraße aufgenommen. Über das Ingenieurbauwerk Südkreuzung wird mittels eigener Vorlage voraussichtlich Anfang 2026 informiert werden.

Abschließend weist die Verwaltung ausdrücklich darauf hin, dass eine Verzögerung der Planung und Beauftragung der nächsten Stufe das Projektziel (siehe Beschlussvorlage 613/310/2024) sowie die Zuschussfähigkeit mit einer Förderquote von 75 % gefährdet.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:



ja, positiv Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs als nachhaltige Mobilitätsformen*

- ☒ *ja, negativ* Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
- ☐ *nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☒ *ja* Mögliche Einstellung des Gesamtprojektes mit allen negativen Konsequenzen auf Finanzen und Mobilitätsplanung.*
- ☒ *nein* Um mehr Menschen für eine nachhaltige Mobilitätsform wie das Radfahren zu gewinnen, braucht es die dafür notwendige Infrastruktur als Pullfaktor. Diese denkt möglichst alle Menschen mit ihren individuellen Fähigkeiten mit und ermöglicht ein attraktives, direktes sowie zügiges und vor allen Dingen sicheres Fahrradfahren.*

**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:	Hutgraben 14.000 €	bei IPNr.:
	Weinstraße 7.000 €	
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

Anlagen:

Anlage 1 – Vorplanung Durchlass Hutgraben

Anlage 2 – Änderung Trassierung Weinstraße

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang