

# Niederschrift

(BWA/001/2026)

## **über die 1. Sitzung des Bauausschusses / Werkausschusses Entwässerungsbetrieb am Dienstag, dem 20.01.2026, 16:00 - 16:50 Uhr, Ratssaal, Rathaus**

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

Der Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

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

- siehe Anlage -

### **Öffentliche Tagesordnung - 16:30 Uhr**

- . Bauausschuss
  
- 8. Mitteilungen zur Kenntnis Bauausschuss
  
- 8.1. Strategisches Management - Beschlusscontrolling Beschlussüberwachung 24/073/2025  
4. Quartal 2025 Kenntnisnahme
  
- 9. Fuß-Radwegbrücke über den Adenauerring nach „In der Reuth“ Hier: 66/297/2025  
Bedarfsbeschluss Beschluss
  
- Protokollvermerk-
  
- 10. Straßennutzung und -erhaltung - Bedarfsplan Risse – Sanierung; hier: 66/298/2025  
Beschluss Risse-Sanierung im Asphaltstraßenbau – Stadtgebiet gemäß DA  
Bau Beschluss
  
- 11. Anfragen Bauausschuss

**TOP**

**Bauausschuss**

**TOP 8**

**Mitteilungen zur Kenntnis Bauausschuss**

**TOP 8.1**

**24/073/2025**

**Strategisches Management - Beschlusscontrolling Beschlussüberwachung 4. Quartal 2025**

**Sachbericht:**

Der Umsetzungsstand der Beschlüsse im Verantwortungsbereich von Amt 24 wird in der Anlage dargestellt zur Kenntnis gegeben.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

**Abstimmung:**

zur Kenntnis genommen

**TOP 9**

**66/297/2025**

**Fuß-Radwegbrücke über den Adenauerring nach „In der Reuth“ Hier: Bedarfsbeschluss**

**Sachbericht:**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Fuß- und Radwegbrücke über den Adenauerring nach „In der Reuth“ wird regelmäßig im Rahmen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 auf ihre Verkehrssicherheit, Standfestigkeit und Dauerhaftigkeit geprüft. Zuletzt hatte sich die Bauwerksnote immer weiter verschlechtert. Bei der letzten regelmäßigen Prüfung am 05.06.2025 durch die LGA Bautechnik GmbH wurde der Zustand der Brücke mit der Note 3,0 bewertet. Aufgrund dieser Bewertung, als auch wegen der bereits erfolgten Einschränkungen bei der nahezu baugleichen, benachbarten Brücke zur Heinrich-Kirchner-Schule, beauftragte die Stadt Erlangen das Ingenieurbüro Dr. Gollwitzer-Dr. Linse und Partner, eine objektbezogene Schadensanalyse für die Brücke durchzuführen. Das erstellte Gutachten vom 26.11.25 wird vorgestellt und die Folgemaßnahmen erläutert.

## 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Im Zuge der objektbezogenen Schadensanalyse wurden, die aus der regelmäßigen Bauwerksprüfung bekannten Schäden bestätigt und neue Schäden und Mängel festgestellt. Anschließend wurden die Schäden anhand der erfolgten Untersuchungen, wie Holzfeuchtemessung, Risstiefenmessung und Bohrwiderstandsmessung bewertet und statisch nachgerechnet.

Folgende Maßnahme wurden zur sofortigen Umsetzung vorgeschlagen:

### Notmaßnahme

Seitens des Ingenieurbüros wurde eine Notsicherung der Stützen empfohlen, um auf eine sofortige Sperrung der Brücke verzichten zu können. Diese Notsicherung wurde durch den städtischen Bauhof bereits Anfang Dezember im Rahmen des Bauwerksunterhalts kurzfristig erfolgreich umgesetzt.

Im Gutachten werden drei mögliche Varianten für das weitere Vorgehen beschrieben:

### A. Nullvariante (Verwaltungsempfehlung)

Die Nullvariante hätte in diesem Fall die Konsequenz, dass die Brücke mit der Notsicherung noch für den Winter genutzt werden kann und spätestens ab April 2026 für die Nutzung komplett gesperrt und zeitnah rückgebaut werden muss.

Die Abbruchkosten belaufen sich lt. Gutachten auf rd. **200.000,- €**. Zusätzlich sind noch Maßnahmen zur Umleitung des Verkehrsweges erforderlich.

Die Rad-Gehwegführung über die Brücke stellt derzeit einen barrierefreien Schulweg und Zugang zur Bushaltestelle Büchenbach Neuweiher sicher. Um diese Wegführung provisorisch oder langfristig sicher zu ersetzen, muss ein neuer signalisierter Überweg über den Adenauerring im Bereich der Bushaltestelle geschaffen werden.

### B. Einfachere Instandsetzungsvariante

Durch eine vereinfachte Instandsetzungsvariante könnte die Lebensdauer der Brücke um ca. 5 bis max. 10 Jahre verlängert.

Kurzfristig müssen bei jeder Instandsetzungsvariante die Stützen erneuert werden. Zudem müsste ein Witterungsschutz für die bewitterten Oberflächen der Stützen umgesetzt werden.

Der Austausch der Stützen sollte mit der gleichen Brettschichtholzgüte GL 28c, wie im derzeitigen Bestand ausgeführt, erfolgen. Als Holzart sollte wieder Lärche oder Douglasie gewählt werden. Der Witterungsschutz kann durch eine hinterlüftete Blechverkleidung hergestellt werden. Zudem müsste der Brückenbelag getauscht werden.

Die Kostenschätzung ergab einen Finanzmittelbedarf in Höhe von **170.000,-€**.

Die Abbruchkosten (ca. **200.000,- € zzzg. Preissteigerung**) und Kosten für die Wegeumleitung (Nullvariante) würden dann zusätzlich in 5 bis max. 10 Jahren anfallen.

Da eine Sanierung bis zu dem Zeitpunkt der Sperrung ab April 2026 nicht umgesetzt werden kann, müssen auch bei der Variante B, zumindest zeitweise, Lösungen für eine sichere Straßenquerung (Umleitung und temp. FuLSA) geschaffen und finanziert werden.

### C. Hochwertigere Instandsetzungsvariante

Für die hochwertigere Instandsetzungsvariante wurde eine weitere Lebensdauer der Brücke von ca. 10 bis max. 20 Jahren als Zielsetzung definiert.

Ergänzend zu den Maßnahmen aus Variante B werden hierfür zusätzliche Maßnahmen erforderlich. So wird empfohlen das Längsgefälle der Brücke zu erhöhen. Eine Blechabdeckung über jeweils einem Hauptträger-Paar anzubringen. Bei den nicht auszutauschenden Trägern müsste eine Risseverpressung durchgeführt werden. Es wird mit Kosten in Höhe von **480.000,- €** gerechnet. Die Abbruchkosten (ca. **200.000,- € zzg. Preissteigerung**) und Kosten für die Wegeumleitung (Nullvariante) würden dann zusätzlich in 10 bis max. 20 Jahren anfallen.

Da eine Sanierung bis zu dem Zeitpunkt der Sperrung ab April 2026 nicht umgesetzt werden kann, müssen auch bei der Variante C, zumindest zeitweise, Lösungen für eine sichere Straßenquerung (Umleitung und temp. FuLSA) geschaffen und finanziert werden.

### Variantenbewertung der Verwaltung

Sowohl die Variante B als auch die Variante C bedeuten einen hohen Finanzmittelbedarf und Aufwand für eine vergleichsweise geringe Verlängerung der Restnutzungsdauer der Brücke. Beide Varianten benötigen einen zeitlichen Vorlauf für Planung, Ausschreibung und Vergabe. Eine Sanierung der Brücke bis April 2026 ist nicht erreichbar und es müsste für alle Varianten, zumindest provisorisch, eine gesicherte Wegeführung über den Adenauerring eingerichtet werden.

Holzbrücken sind im Vergleich zu anderen Bauarten aufwendiger im Unterhalt. Gerade über einem wichtigen Verkehrsweg wie dem Adenauerring sind Straßensperrungen mit hohem Aufwand für Busumleitungen für zu erwartende wiederkehrende Instandhaltungsmaßnahmen schwierig umzusetzen. Aufgrund der angespannten Personal- und Finanzsituation müssen künftig möglichst unterhaltsarme Brückenkonstruktionen gewählt werden.

Auf dem Adenauerring ist künftig die Trasse der Stadtumlandbahn vorgesehen. Damit ändern sich auch weitere Rahmenbedingungen und die Verkehrsbedeutung bzgl. der Erreichbarkeit der Haltstellen. Diese Randbedingungen sollten vor einer Entscheidung zu einem möglichen Ersatzneubau der Brücke geprüft und bewertet werden.

Seitens der Verwaltung wird daher die Nullvariante angestrebt, da die Rückbaukosten ohnehin bei allen Varianten zum Tragen kommen und beide Instandsetzungsvarianten auf Grund der kurzen Zeit der weiteren Nutzung als nicht wirtschaftlich einzustufen sind.

Mit dem Rückbau und einer LSA gesicherten Querung kann die Verkehrssituation auch im Zusammenhang mit der Stadtumlandbahn neu bewertet und abgewogen werden. Für den Fall, dass die Brücke mit Neubewertung der Verkehrsbedeutung weiterhin benötigt wird, kann durch eine Erneuerung des Brückenüberbaus durch eine unterhaltsfreundlichere Bauwerkskonstruktion ein langlebiger Ersatz geschaffen werden.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Um die Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten, wird die Brücke in den Osterferien 2026 für den Verkehr gesperrt und der Brückenüberbau aus Holz zeitnah zurückgebaut.

Zur Aufrechterhaltung der Schulwegsicherheit wird eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage über den Adenauerring errichtet. Hierzu wird eine gesonderte Planung ausgearbeitet und zur

Beschlussfassung vorgelegt.

Die Vorgaben des Art. 69 GO über die vorläufige Haushaltsführung werden eingehalten.  
Aufgrund der Gefährdung der Verkehrssicherheit sind umgehend und dringend Maßnahmen zu ergreifen.

#### 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:	300.000 €	bei Sachkonto: 66
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden im Deckungskreis Amt 66
- sind nicht vorhanden

**Protokollvermerk:**

Frau Stadträtin Heuer stellt den Antrag, diesen Tagesordnungspunkt lediglich als Einbringung zu behandeln und in die Sitzung des BWA am 03.03.2026 zu vertragen.

Diesem Antrag wird einstimmig zugestimmt.

**Abstimmung:**

vertagt

<b>TOP 10</b>	<b>66/298/2025</b>
<b>Straßennutzung und -erhaltung - Bedarfsplan Risse – Sanierung; hier: Beschluss Risse-Sanierung im Asphaltstraßenbau – Stadtgebiet gemäß DA Bau</b>	

**Sachbericht:**

**1. Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Risse-Sanierung im Straßenbau ist eine gängige Erhaltungsmaßnahme, um die Nutzungsdauer von Asphaltfahrbahnen zu verlängern und Folgeschäden zu vermeiden und somit auch die Verkehrssicherheit nachhaltiger zu gewährleisten.

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

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

Das Arbeitsprogramm des Amtes 66 zur erforderlichen Risse-Sanierung im Jahr 2026 gemäß DA Bau soll beschlossen werden.

Straße	von - bis	Länge (m)
Drausnickstr./ Luitpoldstr.	Gebbertstraße – Buckenhof	6.000
Londoner Straße	Kompletter Straßenabschnitt	5.000
Thalermühlstr. /Gerberei	Kompletter Straßenabschnitt	5.000
Pappenheimer Str./ Herzogenaauracher Str.	Umbau Niederndorfer Str. – Kriegenbrunner Straße	7.000
Kosbacher Damm	Kompletter Straßenabschnitt + Kreuzung	10.000
Spardorferstraße	Kompletter Straßenabschnitt	8.000
Rathsbergerstraße	Essenbacher Str. – Wohnstift Rathsberg	10.000
Am Europakanal	Klinikum Am Europakanal – HS. Nr. 9	4.000
<b>Gesamtumfang</b>		55.000

**Der vorgesehene Gesamtaufwand zur Risse-Sanierung 2026 beträgt ca. 95.000,00 €.**

Generell ist die Sanierung von Rissen in der Fahrbahnoberfläche notwendig und ein zentraler Baustein, um Verkehrsflächen im Rahmen Ihrer vorgesehenen Nutzungsdauer zu erhalten, Folgeschäden zu vermeiden und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, Risse im Asphalt oder Beton entstehen durch verschiedene Faktoren wie Alterung, Verkehrslasten und Witterungseinflüsse. Eine geschlossene Oberfläche ist ein elementarer Faktor um den Gesamtaufbau von Verkehrsflächen aus Asphalt oder Beton in der vorgesehenen Nutzungsdauer betreiben und erhalten zu können. Wasser, welches in die Risse eindringt, schädigt die Gesamtkonstruktion und verursacht in der Folge beispielweise Frostschäden, Unterspülungen und Ausbrüche, die dann nur durch aufwendige und kostspielige Sanierungen beseitigt werden können.

Die Sanierung von Rissen ist eine wesentliche Teilmaßnahme bei der Instandhaltung von Verkehrsflächen, auch wenn mit dieser notwendigen Maßnahme zunächst nur eine Beschleunigung der Schadensausbreitung und Ausweitung der Schädigung auf weitere Schichten reduziert, und die Nutzungsdauer verlängert wird. Die eigentlichen Schadensursachen (z.B. Überalterung, Überbelastung oder ungenügender Aufbau, Schädigung der darunterliegenden Tragschichten) müssen auf andere Weise beseitigt werden.

Gleichwohl kommt dieser Instandhaltungsaufgabe und der damit verbundenen Verlängerung der Nutzungsdauer vor dem Hintergrund des vorhandenen Sanierungsstaus öffentlicher Verkehrsflächen eine bedeutende Rolle zu.

Das Programm 2026 ist durch zur Verfügung stehender Mittel beschränkt und stellt nicht den tatsächlich vorhandenen Sanierungsbedarf dar.

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

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Risse-Sanierung im Straßenbau folgt einem klaren Ablauf aus Vorbereitung, Ausführung und Kontrolle. Zunächst wird der Fahrbahnzustand erfasst und die Risse werden nach Art und Ausprägung bewertet. Auf dieser Grundlage werden die passende Sanierungsmethode und die benötigten Materialien geplant.

Die Bauleistung wird im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung nach VOB/A ausgeschrieben und im Frühjahr 2026 umgesetzt.

Ziel ist es, jährlich ein Risse-Sanierungsprogramm durchzuführen, um die Straßen möglichst lange zu erhalten.

Die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und die Schadensabwehr ist eine gesetzlich vorgeschriebene und fortlaufende Pflichtaufgabe der Stadt Erlangen in ihrer Funktion als Baulastträger der öffentlichen Verkehrsflächen. In diesem Kontext wurde die Einhaltung der Vorschriften des Art. 69 GO geprüft und berücksichtigt.

#### 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:	95.000,00 €	bei Sachkonto: SK 522.102
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

#### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- werden im Rahmen Deckungskreise des Amt 66 auf der o.g. IPNr. bereitgestellt.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

#### Einsichtnahme durch das Revisionsamt

Das Revisionsamt hat die Unterlagen zur Entwurfsplanung gemäß Ziffer 5.5.3 DA Bau zur Einsichtnahme erhalten.

**Ergebnis/Beschluss:**

Der Bauausschuss/Werkausschuss Entwässerungsbetrieb beschließt das aufgestellte und vorabgestimmte Risse-Sanierungsprogramm 2026 gemäß DA Bau.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahmen weiter abzustimmen, vorzubereiten, auszuschreiben und im Frühjahr 2026 durchzuführen.

Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, künftig ein jährliches Programm zur Sanierung schadhafter und erneuerungsbedürftiger Straßen aufzulegen und umzusetzen.

**Abstimmung:**

einstimmig angenommen

mit 11 gegen 0 Stimmen

**TOP 11**

**Anfragen Bauausschuss**

## **Sitzungsende**

am 20.01.2026, 16:50 Uhr

Der Vorsitzende:

.....  
Stadtrat  
Thurek

Die Schriftführerin:

.....  
Kirchhöfer

### **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:**