

Niederschrift

(UVPA/001/2026)

über die 1. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 03.02.2026, 16:00 - 18:00 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

- | | | |
|------|--|----------------|
| 5. | Mitteilungen zur Kenntnis | |
| 5.1. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge | VI/293/2026 |
| 5.2. | Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 | 612/049/2025 |
| 5.3. | Deutschlandticket 2026 - bayernweite Allgemeinverfügung | 613/357/2025 |
| 6. | Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Änderung des Aufstellungsbeschlusses | 611/247/2025 |
| 7. | Ausbau des südlichen Geh-/ Radwegs entlang der Henkestraße; hier: Bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB | 611/258/2025 |
| 8. | Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen; hier: Anpassung der Ausführung der Begleitlinie und 2. aktualisierte Fassung der Leitlinien | 613/312/2024 |
| 9. | Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken | 613/345/2025 |
| 10. | Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen - Pilotprojekt realisieren | 613/352/2025/1 |

11. Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion - Antrag Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) 613/355/2025
12. Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirats Anger/Bruck: Einrichtung Schulstraßen 613/358/2025
13. Anfragen

TOP 5

Mitteilungen zur Kenntnis

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

Mitteilung zur Kenntnis/öffentlich

Die Verwaltung berichtet zur Verkehrssituation in der Nürnberger Straße.

Herr STR Dr. Dees bittet die Verwaltung, aufgrund des SPD-Fraktionsantrages Nr. 004/2026 vom 20.01.2026, auf eine reguläre Behandlung in der nächsten UVPA-Sitzung am 10.03.2026.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Mitteilung zur Kenntnis/öffentlich

Die Verwaltung berichtet zur Verkehrssituation in der Nürnberger Straße.

Herr STR Dr. Dees bittet die Verwaltung, aufgrund des SPD-Fraktionsantrages Nr. 004/2026 vom 20.01.2026, auf eine reguläre Behandlung in der nächsten UVPA-Sitzung am 10.03.2026.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

mit 9 gegen 0

TOP 5.1

VI/293/2026

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

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

TOP 5.2

612/049/2025

Immobilienmarktbericht Erlangen 2024

Der unabhängige Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen hat den Bericht zum Erlanger Grundstücksmarkt aktualisiert. Der Immobilienmarktbericht 2024 gibt

einen ausführlichen Überblick über den Immobilienverkehr und dessen Preisentwicklungen bis zum 31.12.2024 in der Stadt Erlangen und ist im Dezember 2025 erschienen.

Mit der Führung der Kaufpreissammlung aller getätigten Grundstücks- und Immobilienkaufverträge existiert ein Datenbestand als Basis, dessen Auswertung es erlaubt den Immobilienmarkt für jedermann transparenter zu machen. Detaillierte Informationen der letzten Jahre bis einschließlich 31.12.2024 über Umsätze, Preisniveau und längerfristige Entwicklungen in den wichtigen Grundstücksteilmärkten Wohnungs- und Teileigentum sowie bei bebauten und unbebauten Grundstücken werden informativ dargestellt.

Für Immobilienexperten*innen und Sachverständige werden zudem sonstige für die Wertermittlung erforderliche Daten und Marktinformationen bereitgestellt. Ergänzend wurden erstmals Liegenschaftszinssätze für kleine Eigentumswohnungen (Apartments <35 m² Wohnfläche) abgeleitet.

Für den Immobilienmarktbericht wird eine Schutzgebühr in Höhe von 55,-€ erhoben. Er ist über die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses oder über das Bodenrichtwertinformationssystem <http://www.boris-bayern.de> als PDF-Download erhältlich.

Gedruckte Exemplare werden nur für interne Zwecke in Eigenregie erzeugt.

|

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 dient der Verwaltung zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss

Ergebnis/Beschluss:

Der Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 dient der Verwaltung zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

mit 9 gegen 0

TOP 5.3

613/357/2025

Deutschlandticket 2026 - bayernweite Allgemeinverfügung

Die bisherigen Unklarheiten zur Fortführung und Finanzierung des Deutschlandtickets führten zu jährlichen befristeten Regelungen bei der Umsetzung auf kommunaler Ebene. Die Anerkennung des Deutschlandtickets musste durch jeden Aufgabenträger mit einer auf die lokalen Gegebenheiten angepassten Allgemeinverfügung oder eine Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) umgesetzt werden, siehe zuletzt Beschlussvorlage Nr. 613/315/2024.

Im Jahr 2026 ändert sich dieses Vorgehen. Der Freistaat Bayern macht vom Art. 8a BayÖPNVG Gebrauch und setzt eine bayernweit gültige Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets (siehe Anlage) ab 1. Januar 2026 um. Diese ersetzt die lokalen Regelungen der Aufgabenträger. Hierdurch gilt zusammengefasst folgendes:

- Die Verkehrsunternehmen in Bayern werden rechtsverbindlich verpflichtet, das Deutschlandticket anzuerkennen (sowohl im ÖPNV als auch im SPNV (Schienenpersonennahverkehr)).
- Der Freistaat übernimmt hiermit die funktionale Aufgabenträgerschaft für das Deutschlandticket.
- Gemäß Nr. 5.4 der Allgemeinverfügung ist die Regierung von Mittelfranken (Reg. v. Mfr.) als eine dem Freistaat Bayern nachgeordnete Stelle i. S. d. Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG für die operative Abwicklung des Deutschlandtickets in Mittelfranken zuständig.
- Die Allgemeinverfügung setzt die bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Rahmen des Deutschlandtickets 2026 um und gilt für das Kalenderjahr 2026.

In Bezug auf die Stadt Erlangen bedeutet dies folgende Änderungen:

- Ein Beschluss und eine Fortschreibung des öDA (siehe 613/315/2024) ist für 2026 nicht notwendig.
- Die Beantragung der Ausgleichsmittel bei der Regierung geht vom Aufgabenträger (Stadt Erlangen) an das Verkehrsunternehmen (ESTW Stadtverkehr GmbH) über.
- Die ESTW Stadtverkehr GmbH erhalten die Mittel und Bescheide direkt von der Regierung. Die Beantragung und Weiterreichung der Mittel durch die Verwaltung entfallen. Der Haushalt der Stadt Erlangen ist daher nicht mehr betroffen.
- Die Zuständigkeit für die Spitzabrechnung und die endgültige Beantragung für die Jahre 2024 und 2025, die im Jahr 2026 und respektive im Jahr 2027 stattfindet, verbleibt weiterhin beim Aufgabenträger.

- Regelungen zum Ausgleich der Hilfen im Ausbildungsverkehr bleiben davon unberührt.

Die Verwaltung begrüßt es, dass der Freistaat vom Art. 8a BayÖPNVG Gebrauch macht und dass dadurch der Aufwand beim Ausgleichsprozess sowie der Erstellung einer öDA-Fortschreibung reduziert wird bzw. entfällt. Die Allgemeinverfügung gilt nur für das Kalenderjahr 2026. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass auch für die Jahre 2027ff. eine bayernweite Allgemeinverfügung umgesetzt wird. Eine Festlegung hierzu besteht aktuell jedoch nicht.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen
mit 9 gegen 0

TOP 6

611/247/2025

**Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen - Nordwestlich des Lorlebergplatzes -
mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Änderung des Aufstellungsbeschlusses**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der im Stadtrat am 26.04.2018 vorgestellte Masterplan des Uniklinikums beinhaltet umfangreiche Baumaßnahmen im Bereich der Innenstadt. Diese geplanten Baumaßnahmen des Uniklinikums sind zum Teil nicht mit dem bestehenden Bauplanungsrecht vereinbar. Wie im UVPA am 25.09.2018 dargelegt und einstimmig beschlossen, besteht hinsichtlich der Umsetzung der Uni-Masterplanung insbesondere in drei Gebieten ein Planungsbedürfnis, unter anderem im Gebiet nordwestlich des Lorlebegplatzes. Die Festsetzungen des bestehenden rechtsverbindlichen Baulinienplans Nr. 58 entsprechen weder dem aktuellen Bestand, noch den künftigen Entwicklungszielen des Uniklinikums sowie der Stadt Erlangen.

Bürgerentscheid am 29.06.2025:

Die Frage des Bürgerentscheids lautete: „Sind Sie dafür, dass die Stadt Erlangen für das Gebiet, welches durch Bismarckstraße, Hindenburgstraße, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße begrenzt wird, alle zulässigen Mittel im eigenen Wirkungskreis einsetzt, um die noch vorhandene Wohnbebauung zu sichern und zu stärken, indem dort, wo bisher nur Wohnnutzung genehmigt wurde, auch in Zukunft nur Wohnnutzung zulässig sein soll?“

Der Bürgerentscheid wurde mit 51,7 % der Wählendenstimmen bejaht. Das Ergebnis des Bürgerentscheids ist bindend.

Damit setzt sich die Stadt das Ziel, die heute im Gebiet vorhandene Wohnbebauung zu sichern. Dies betrifft auch die vorhandenen Wohnheime, die nach dem Masterplan des Uniklinikums künftig in Einrichtungen für das Klinikum oder der medizinischen Fakultät umgewandelt werden sollten.

Die Aufstellung des Bebauungsplans soll eine nachhaltige städtebauliche Weiterentwicklung und Ordnung gewährleisten. Die vorliegende Änderung des Aufstellungsbeschlusses vom 22.01.2019 ist erforderlich, damit bestehende Wohnnutzungen, insbesondere die im Gebiet vorhandenen Wohnheime für Mitarbeitende des Uniklinikums und für Studierende, stärker berücksichtigt und bauplanungsrechtlich gesichert werden.

Das Angebot günstiger Wohnmöglichkeiten für das Pflegepersonal in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz kann aus städtischer Sicht durchaus sinnvoll sein. Dies kann die Attraktivität von Klinikumsarbeitsplätzen für Beschäftigte fördern. Arbeitsplatznahe Wohnmöglichkeiten tragen außerdem zur Reduzierung von Verkehrsströmen bei. Darüber hinaus soll eine vielfältige Nutzungsmischung in den Stadtquartieren erhalten bleiben.

Das Uniklinikum wurde über die vorliegende Änderung des Aufstellungsbeschlusses informiert.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke mit den Flst.Nrn. 1105, 1105/2, 1106/3, 1106, 1107, 1107/2, 1107/3, 1107/4, 1107/5, 1107/6, 1107/7, 1107/8, 1107/9, 1107/10, 1107/11, 1107/13, 1107/16, 1107/17, 1107/18, 1104/2, 1100, 1100/2, 1100/3, 1100/4, 1100/6, 1100/12, 1100/13, 1101, 1101/6, 1101/7, 1102, 1103, 1103/2, 1103/5, 1104, 1104/3, 1104/4, 1104/5, 1104/6 und 1104/9, Gemarkung

Erlangen. Er hat eine Größe von ca. 5,25 ha. Der Geltungsbereich ist im Lageplan (Anlage 1) dargestellt und zum Aufstellungsbeschluss von 2019 unverändert.

c) Planungsrechtliche Grundlagen

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet weitgehend als Sonderbaufläche Universität dargestellt. Im nördlichen Bereich des Plangebietes (entlang der Hindenburgstraße) ist eine gemischte Baufläche dargestellt; im Bereich Bismarckstr. / Lorlebergplatz ist eine Wohnbaufläche dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 475 steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Der rechtsverbindliche Baulinienplan Nr. 58 aus dem Jahr 1940 sowie der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 306 B aus dem Jahr 2016 werden durch den Bebauungsplan Nr. 475 überplant.

d) Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind u.a. folgende Rahmenbedingungen und zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen:

- Denkmalschutz: zahlreiche Einzeldenkmäler sowie das Denkmalensemble "Bismarckstraße/Lorlebergplatz/Östliche Universitätsstraße" und ggf. Bodendenkmäler
- Förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz"
- Verkehr: Abwicklung der verkehrlichen Erschließung der Kliniknutzungen (Anlieferverkehr, Mitarbeiter, Patienten) sowie Prüfung der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, in Verbindung mit dem in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan
- Sicherung der umweltrelevanten Belange, insbesondere hinsichtlich der schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen, Patienten) als auch im Hinblick auf den vom Klinikum verursachten Verkehrslärm und Gewerbelärm
- Sicherung der bestehenden Wohnheime als arbeitsplatznahe Wohnmöglichkeiten für Beschäftigte des Uniklinikums sowie für Studierende
- Grünordnung: Erhalt und Weiterentwicklung des vorhandenen Baumbestandes und sonstiger vorhandenen Grünstrukturen

e) Städtebauliche Ziele

Art der baulichen Nutzung:

Der seit 1940 rechtsverbindliche Baulinienplan Nr. 58 ist zum Teil überholt. Die Festsetzung als „reines Wohngebiet“ ist rechtlich nicht bindend, denn bis 1962 waren Festsetzungen zur Art der Nutzung in Bebauungsplänen rechtlich nicht möglich.

Der einfache Bebauungsplan Nr. 306 B enthält lediglich Festsetzungen zu Vergnügungsstätten. Dieser reicht somit nicht aus, um eine städtebaulich geordnete Entwicklung umfassend zu regeln.

Die heute im Plangebiet vorherrschende Nutzung durch das Uniklinikum soll auch in Zukunft bestehen bleiben und weiterentwickelt werden. Bestehende Klinik-, Labor- und Forschungseinrichtungen in diesem Gebiet sollen umstrukturiert und in Neubauten untergebracht werden.

Entlang der Hindenburgstraße soll die vorhandene Mischnutzung bestehen bleiben.

Ebenso soll im Bereich Bismarckstraße / Lorlebergplatz die bestehende Wohnnutzung beibehalten werden.

Es ist das Ziel, im Bereich der Östlichen Stadtmauerstraße die vorhandenen Wohnheime für Mitarbeitende des Uniklinikums Erlangen bzw. für Studierende zu erhalten und bauplanungsrechtlich zu sichern. Das geplante Sondergebiet Universität wird dort entsprechende Festsetzungen bezüglich der Wohnheimnutzung erhalten.

Weitere Aspekte:

Die heutige Bebauung überschreitet die laut Baulinienplan Nr. 58 festgesetzten rückwärtigen Baugrenzen. Großzügige Grünflächen in den Blockinnenbereichen sind nicht mehr vorhanden.

Im Bebauungsplan Nr. 475 soll deshalb die Bebaubarkeit der Blockinnenbereiche neu geordnet werden:

Einerseits sollen städtebaulich verträgliche Entwicklungsmöglichkeiten für bestehende Nutzungen möglich sein, andererseits sollen unbebaubare, begrünte Freiflächen gesichert werden, sowohl im Blockinnenbereich als auch im Bereich von Vorgärten.

Diesbezüglich kann auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs eine zentrale Rolle spielen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Änderung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 475 - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) beschließt die Änderung des Aufstellungsbeschlusses von 2019 zum Bebauungsplans Nr. 475 - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - für das Gebiet zwischen Hindenburgstraße, Bismarckstraße, Lorlebergplatz, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtplanung und Mobilität veröffentlicht wird.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sollen gleichzeitig mit der Veröffentlichung unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert 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**

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des Stadtrates am 27.02.2026 verwiesen.

Hierüber besteht einstimmiges Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen
mit 8 gegen 4

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Frau Stadträtin Wunderlich wird dieser Tagesordnungspunkt in die nächste Sitzung des Stadtrates am 27.02.2026 verwiesen.

Hierüber besteht einstimmiges Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen
mit 9 gegen 0

TOP 7

611/258/2025

**Ausbau des südlichen Geh-/ Radwegs entlang der Henkestraße;
hier: Bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anstelle der bisherigen Organischen Chemie an der Henkestr. 42 soll ein neues Hörsaalgebäude der FAU entstehen, welches als 1. Bauabschnitt aus dem Realisierungswettbewerb des Freistaates Bayern 2022 als Siegerentwurf hervorging. Das neue Hörsaalgebäude wird näher an die vorhandene nördliche Grundstücksgrenze heranrücken als die frühere Organische Chemie. Damit entsteht eine neue städtebauliche Situation mit einem städtischen Charakter ohne begrüntes Vorfeld, wie es bei der Organischen Chemie der Fall war.

Westlich des geplanten Neubaus befinden sich das Julius-Wrede-Wohnheim des Studierendenwerks (Henkestr. 38 – 40) sowie die Mensa (Langemarckplatz 4), mit den Flurstücks-Nrn. 1080, 1081 und 1081/3 (alles Gemarkung Erlangen), welche sich im Eigentum des Freistaates bzw. des Studierendenwerks Erlangen-Nürnberg befinden. Bislang ist in diesem Straßenabschnitt ein getrennter Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von ca. 3,40 m vorhanden. [Anlage 1: Luftbild mit Bestandssituation und Grundstücksgrenzen]

Mit dem neuen Hörsaalgebäude der FAU Henkestr. 42 werden künftig an der Südseite der Henkestraße deutlich mehr zu Fußgehende und Radfahrende erwartet, insbesondere auf dem Straßenabschnitt zwischen dem Hörsaalgebäude und der Mensa am Langemarckplatz. Der bestehende Geh- und der bestehende Radweg ist für das künftige Rad- und Fußverkehrsaufkommen jedoch nicht ausreichend und auch nicht mehr richtlinienkonform.

Der Geh- sowie der Radweg sollen daher bis zur Fassade des neuen Hörsaalgebäudes der FAU Henkestr. 42 verbreitert werden. Diese Flächen sollen an die Stadt Erlangen übergehen und nach dem Ausbau öffentlich gewidmet werden. Der Gehweg sowie der Radweg werden nördlich des Neubaus jeweils 2,50 m breit und sind dann richtlinienkonform. Auch nach Westen soll eine Verbreiterung des Geh- und Radwegs bis zur Mensa fortgeführt werden: Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind hier eine Breite von 3,00 m für den Radweg und 4,00 m für den Gehweg geplant. Vor dem künftigen Eingang zum Hörsaalgebäude an der Nordwestecke ist zusätzlich eine Aufweitung des Gehwegs auf 5,40 m vorgesehen.

Für diese Verbreiterungen muss in die o. g. Flurstücke des Freistaates bzw. des Studierendenwerks eingegriffen werden. Die Bestandsgebäude sind davon jedoch nicht betroffen. Lediglich an den Nebenanlagen (Stellplätze, Mülleinhausung) und an den Grünflächen sind Anpassungen erforderlich. Für die geplante Gehwegverbreiterung müssen voraussichtlich zwei Bäume gefällt werden, die aus Sicht der Abteilung Stadtgrün jedoch nicht vital sind. Drei weitere Bestandsbäume sollen möglichst erhalten bleiben und mit Baumscheiben geschützt werden.

Mit dem Freistaat Bayern ist die Grundstücksabtretung im Bereich der Henkestr. 42 bereits vereinbart, mit dem Studierendenwerk sind erste Abstimmungsgespräche erfolgt.

Die Flächen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 303 – Bereich zw. Südl. Stadtmauerstraße, am Bohlenplatz, Waldstraße, Henkestraße, Werner-von-Siemens-Straße, Hofmannstraße und Schuhstraße –. Der Bebauungsplan ist seit 1966 rechtsverbindlich. Der Bebauungsplan setzt an der Südseite der Henkestraße eine Straßenbegrenzungslinie fest, die der bisherigen Grundstücksgrenze zwischen öffentlicher Erschließungsstraße und privaten Grundstücken entspricht.

Diese bislang privaten Flächen, die für den verbreiterten Geh- und Radweg benötigt werden, sind im Bebauungsplan derzeit nicht als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Betroffen sind vor dem Wredeheim ca. 268 m², vor dem neuen Hörsaalgebäude der FAU ca. 233 m². Um den ausgebauten Geh- und Radweg rechtskonform öffentlich widmen zu können, ist ein bebauungsplanabweichender Beschluss erforderlich. [Anlage 2: Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 303 mit Darstellung der betroffenen Flächen]

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage ist ein bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB über die Erschließungsanlage für den südlichen Bereich der Henkestraße zwischen dem Langemarckplatz und der Einmündung in die Walter-Flex-Straße.

§125 Abs. 3 Nr. 2 BauGB:

„Die Rechtmäßigkeit der Herstellung von Erschließungsanlagen wird durch Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht berührt, wenn die Abweichungen mit den Grundzügen der Planung vereinbar [siehe A] sind und

1. die Erschließungsanlagen hinter den Festsetzungen zurückbleiben [siehe B] oder
2. die Erschließungsbeitragspflichtigen nicht mehr als bei einer plangemäßen Herstellung belastet werden und die Abweichungen die Nutzung der betroffenen Grundstücke nicht wesentlich beeinträchtigen.“ [siehe C]

[A] Grundzüge der Planung:

Die Abweichung ist mit den Grundzügen der Planung vereinbar, denn es erfolgt keine wesentliche Änderung des Bebauungsplans. Lediglich der Geh- und der Radweg werden geringfügig nach Süden verbreitert, so dass ausreichender Raum für die künftig größere Anzahl an Zufußgehenden und Radfahrenden zur Verfügung steht und verkehrssicher abgewickelt werden kann.

[B] Die Erschließungsanlagen *bleiben hinter den Festsetzungen zurück:*

Hier nicht einschlägig.

[C] Keine Mehrbelastung der Erschließungsbeitragspflichtigen / Beeinträchtigung der Grundstücke:

Es werden keine Erschließungsbeiträge erhoben, da der auslösende Vorhabenträger für den östlichen Bereich (Freistaat Bayern) der Grundstücksübertragung an die Stadt Erlangen zugestimmt hat und in

diesem Bereich (Henkestr. 42) den verbreiterten Geh- und Radweg selbst plant und herstellt, da mit für die Umsetzung der Baumaßnahme sowieso in den bestehenden Gehwegbereich eingegriffen werden muss. Im westlichen Bereich wird die Stadt selbst den geplanten Ausbau vornehmen. Für den Ausbau im westlichen Bereich (Julius-Wrede-Wohnheim und Mensa) wurden bereits Gespräche geführt. Die Flächenabtretung an die Stadt wurde vom Studierendenwerk in Aussicht gestellt. Den Ausbau übernimmt anschließend die Stadt selbst. Für die Vergrößerung der Straßenverkehrsfläche werden keine Straßenverkehrsbeiträge von den Anrainern erhoben.

Die geplante Verbreiterung des Geh- sowie des Radwegs und der dafür notwendige bebauungsplanabweichende Beschluss erfolgt in enger Abstimmung zwischen der Stadt Erlangen und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg / Freistaat Bayern sowie dem Studierendenwerk. Die FAU wird ebenfalls eingebunden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der breitere Ausbau des Geh- sowie des Radwegs überplant die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenbegrenzungslinie. Die künftig öffentliche Straßenverkehrsfläche dehnt sich um etwa 2,50 – 4,00 m weiter nach Süden aus (in der Aufweitung bis 5,40 m), in die nach Bebauungsplan bislang privaten Grundstücke des Freistaates bzw. des Studierendenwerks. Entsprechende Vorgespräche wurden bereits geführt.

Im Bereich des neuen Hörsaalgebäudes der FAU Henkestr. 42 übernimmt der Freistaat im Zuge der Bauarbeiten zum Neubau den veränderten Ausbau, so dass keine Erschließungsbeiträge anfallen. Die Verwaltung prüft, wo die wegfallenden Stellplätze beim Studierendenwohnheim untergebracht werden können. Über das Ergebnis wird die Verwaltung voraussichtlich im Juni 2026 informieren.

[Anlagen 3 und 4: Ausbauplanung des Geh- und Radwegs]

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.*

Durch die geplante Verbreiterung des Geh- und Radwegs muss auf einer Breite von ca. 2,50 m bzw. 3,00 m in die südlich angrenzenden Grundstücke eingegriffen werden. Dazu müssen wenige unversiegelte Flächen in Anspruch genommen und voraussichtlich zwei Bäume gefällt werden. Dies stellt eine negative Wirkung für den Klimaschutz dar. Der Eingriff in begrünte, derzeit unversiegelte Flächen ist minimal, denn die Flächen sind bereits größtenteils durch bestehende Stellplätze versiegelt.

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

Für den Bebauungsplanabweichenden Beschluss werden keine Haushaltsmittel benötigt.

- 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:

Die Erschließungsanlagen an der Südseite der Henkestraße zwischen dem Langemarckplatz und der Einmündung in die Walter-Flex-Straße können auf der Grundlage des § 125 Abs. 3 Nr. 2 BauGB planabweichend hergestellt werden. Die Erschließungsanlagen sind damit rechtmäßig i. S. d. § 125 BauGB hergestellt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Erschließungsanlagen an der Südseite der Henkestraße zwischen dem Langemarckplatz und der Einmündung in die Walter-Flex-Straße können auf der Grundlage des § 125 Abs. 3 Nr. 2 BauGB planabweichend hergestellt werden. Die Erschließungsanlagen sind damit rechtmäßig i. S. d. § 125 BauGB hergestellt.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 8

613/312/2024

Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen; hier: Anpassung der Ausführung der Begleitlinie und 2. aktualisierte Fassung der Leitlinien

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit der Beschlussvorlage 613/219/2018 wurden am 25.06.2019 die Leitlinien zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen durch den UVPA einstimmig beschlossen. In der Folge wurden bestehende Fahrradstraßen gemäß den Leitlinien umgestaltet (z.B. Wöhrmühle, Bayernstraße, Schronfeld).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Nach der Umsetzung in einem Teil der bestehenden Fahrradstraßen zeigte sich, dass es einen erheblichen Diskussionsbedarf zur roten Begleitlinie gibt. Dabei standen die rechtliche Zulässigkeit, die Kosten für Umsetzung und Unterhalt, die Erkennbarkeit für Verkehrsteilnehmende sowie die Weiterentwicklung der technischen Regelwerke im Fokus. Aus diesem Grund wurden keine weiteren bestehenden Fahrradstraßen umgestaltet sowie in neuen Fahrradstraßen (Loewenichstraße, Universitätsstraße) keine Begleitlinien markiert.

Während der intensiven fachlichen Diskussion kristallisierte sich heraus, dass das Element der Begleitlinie sowohl in den anstehenden Aktualisierungen der technischen Regelwerke als auch in der Erstellung von Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Bayern Berücksichtigung findet und diese in ihrer Lösung übereinstimmen. Beide schlagen vor, die Begleitlinie in Fahrradstraßen mit einer weißen Blockmarkierung umzusetzen. Die technischen Regelwerke (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) befinden sich aktuell in der Fortschreibung. Aufgrund von Fortbildungen sowie aktiver Mitarbeit in den dafür zuständigen FGSV-Gremien (**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.**) liegen der Verwaltung die vorläufigen Entwürfe der Fortschreibungen vor, deren Vorgaben bei der Aktualisierung der Erlanger Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen berücksichtigt wurden. Die offizielle Einführung dürfte vermutlich 2026 oder 2027 stattfinden.

Die „Musterblätter Radverkehr Bayern“ wurden von der AGFK Bayern in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration entwickelt. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt, „die Planungen von Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten an den Musterblättern zu orientieren“ (Quelle: <https://www.radverkehr.bayern.de/agfk/>; abgerufen am 19.11.2025).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung stellt fest, dass die Erlanger Leitlinien in Bezug auf die Begleitlinie anzupassen sind. Die Begleitlinie wird künftig im Vorgriff die kommenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bzw. den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie analog zur empfohlenen bayerischen Musterlösung 6.3-1 „Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts“ als weiße Blockung im Breitstrich umgesetzt (Anlage 1). Generell ist das Ziel, Klarheit in Bezug auf die diskutierten Themen zu schaffen und eine einheitliche Gestaltung über die Stadt- und Regionsgrenzen hinaus zu implementieren. Deshalb hat die Verwaltung die Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen gemäß den dargelegten Entwicklungen aktualisiert (Anlage 2). Dabei wurden sie für eine bessere Anwendbarkeit und, um den Entwicklungen der StVO gerecht zu werden, auch inhaltlich aktualisiert.

Die Verwaltung wird Neuplanungen von Fahrradstraßen gemäß den aktualisierten Leitlinien vornehmen und dem Ausschuss zum Beschluss vorlegen. Hierbei liegt der Fokus auf dem beschlossenen Achsenkonzept der Erlanger Radvorrangrouten (vgl. 613/305/2024). Bereits bestehende Fahrradstraßen werden vorerst nicht nachmarkiert sowie wird die Hofmannstraße, die als nächste Fahrradstraße ausgewiesen wird, noch nicht nach dem neuen Leitfaden gestaltet (vgl. 66/286/2025). Dies wird zunächst nur im Rahmen einer Neuplanung geschehen, wie zum Beispiel in der Michael-Vogel-Straße als Teil der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach oder der Damaschkestraße, deren Neuplanung ab Q2 2026 vorgesehen ist (vgl. 613/350/2025). Die tatsächliche Umsetzung des Leitfadens kann nur vorbehaltlich vorhandener finanzieller und personeller Ressourcen geschehen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, Stärkung der Radinfrastruktur*
- ja, negativ*, Aufbringung von Markierungen*
- nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*, die Begleitlinie stellt ein wissenschaftlich bewiesenes, zentrales Element einer Fahrradstraße dar und führt zur Steigerung der Wiedererkennung und der subjektiven Sicherheit. Der aktuelle Entwurfsstand der Überarbeitung der technischen Regelwerke gibt sie vor. Die Musterblätter Bayern geben diese ebenso vor.

*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 für die Aktualisierung des Gestaltungsleitfadens nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind für eine nachfolgende Anwendung und Umsetzung des Leitfadens nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Begleitlinie in Fahrradstraßen wird im Vorgriff auf die kommende Aktualisierung der Richtlinien und in Übereinstimmung mit den bayerischen Musterblättern für Radverkehr durchgehend als weiße Blockmarkierung im Breitstrich markiert.

Die Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen werden in ihrer 2. aktualisierten Fassung beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Begleitlinie in Fahrradstraßen wird im Vorgriff auf die kommende Aktualisierung der Richtlinien und in Übereinstimmung mit den bayerischen Musterblättern für Radverkehr durchgehend als weiße Blockmarkierung im Breitstrich markiert.

Die Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen werden in ihrer 2. aktualisierten Fassung beschlossen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 9

613/345/2025

Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken

1. Ergebnis/Wirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept werden die Grundlagen geschaffen, damit die Erlanger*innen ihre täglichen Wege sicher und komfortabel zu Fuß zurücklegen können.

Dazu ist ein durchgängiges, engmaschiges Netz erforderlich, das alle wichtigen Ziele miteinander verbindet. Auf Basis zentraler Quellen und Ziele des Fußverkehrs – wie Wohngebiete, Versorgungseinrichtungen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie ÖPNV-Haltestellen – wurde ein hierarchisches Netz für den Alltagsfußverkehr entwickelt, das derzeit im Entwurfsstand vorliegt (siehe Anlage 2).

Die Bedingungen im definierten Fußwegenetz wurden durch Begehungen, Analysen und Beteiligungsformate erhoben und bewertet (www.erlangen.de/zu-fuss). Zur Behebung der festgestellten

Defizite werden Maßnahmen erarbeitet, um das Netz schrittweise barrierefrei und alltagstauglich auszubauen. Für die Priorisierung wird zwischen Hauptnetz, Nebennetz, Verbindungsstrecken und dem übrigen Grundnetz unterschieden.

Vorläufiges Fußwegenetz: Kategorien (siehe auch Anlage 2)

Hauptnetz:

- durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr im Siedlungsgebiet
- sichert die Erreichbarkeit wichtiger Ziele / Zielagglomerationen aus den angrenzenden Wohnquartieren
- Flanierwegen/-meilen: Fußwegeachsen mit besonderer Bedeutung in Nutzung und/oder Gestaltung (*noch nicht final im Netz verortet*)

Nebennetz:

- sichert die Erreichbarkeit weiterer (Einzel-)Ziele wie Grundschulen, soziale Einrichtungen und Freizeitziele

Verbindungsstrecken:

- Verbindungen an Ortsrändern und zwischen Ortsteilen sowie zur Anbindung von Freizeitzielen außerhalb

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Rechtlicher Rahmen

Das Parken auf Gehwegen ist laut Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich nicht vorgesehen, es sei denn, es ist durch ein entsprechendes Verkehrszeichen erlaubt.

Der rechtliche Rahmen gibt folgendes vor: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“ (VwV-StVO, Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen, Nr. I.)

Dies entspricht:

Gehweg = Gehfläche 1,80 m plus Abstands-/Aufenthaltsflächen und Sicherheitsräume >> Regelbreite
Gehweg = 2,50 m

Kommunen tragen die Verantwortung, sicherzustellen, dass Gehwege ihrer eigentlichen Nutzung – dem sicheren Zufußgehen – dienen.

Einheitliche, stadtweite Regeln zur Freihaltung von Gehwegen in Erlangen sind sinnvoll, weil sie den Umweltverbund stärken, die Attraktivität des Fußverkehrs erhöhen, die Sicherheit vor allem für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen verbessern, Barrierefreiheit und gleichberechtigte Teilhabe sichern sowie eine effiziente Verwaltung mit transparenten Vorgaben ermöglichen.

Nicht selten führen Änderungen in der Parkplatzsituation aufgrund notwendiger Reduzierungen des Stellplatzangebotes zu Beschwerden seitens der Bürgerschaft. Das Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen verringert jedoch die verbleibende Gehwegbreite und verursacht Schäden an der

Infrastruktur, da Gehwege für diese Nutzung konstruktiv nicht ausgelegt sind. Hinzu kommen erhöhte Anforderungen für Rettungsgassen, die das Verlagern von parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn häufig ausschließen. Hierfür müsste stattdessen sogar in engen Straßenzügen das Gehwegparken zugelassen oder Parkplätze aufgehoben werden.

Standards für den Fußverkehr wurden in Erlangen mit dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 beschlossen. Diese schließen das Gehwegparken im Hauptnetz grundsätzlich aus, im Nebennetz ist es zulässig, sofern die verbleibende Gehwegbreite mindestens 2,50m beträgt (siehe Anlage 3).

Ist-Zustand und Handlungsbedarf

Die Überprüfung des definierten Fußwegenetzes durch die Gutachterbüros ergab folgende Situation: 52 Straßenabschnitte innerhalb dieses Netzes weisen angeordnetes Gehwegparken auf (siehe Anlage 4 und 5). Davon haben 92 % eine verbleibende Gehwegbreite von unter 2,50 m; 70 % sind sogar schmaler als 1,80 m.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Exemplarisch wurden anhand der Arbeitshilfe Lösungen für die Stinzingstraße, den Theaterplatz die Zeppelinstraße sowie die Spardorfer Straße erarbeitet. In diesen Fällen mussten nur wenige Parkplätze entfallen, tlw. konnten andere Lösungen gefunden werden.

Hervorzuheben ist, dass es in Erlangen über die 52 genannten Straßenzüge des Fußwegenetzes hinaus weitere Bereiche mit Gehwegparken gibt. Die entwickelten Entscheidungshilfen können auch für Lösungen mit unzureichender Durchfahrtsbreite angewendet werden.

Fakt ist, dass viele Straßen in Erlangen zu schmal sind, sodass Einzelfalllösungen erforderlich bleiben. Die Arbeitshilfe des Gutachterteams sowie die enge Zusammenarbeit der Fachstellen wurden hierfür als wirkungsvoll bewertet.

Innerhalb der Verwaltung wurden klare Kriterien für den Umgang mit Gehwegparken festgelegt. Es konnte Einigkeit über folgendes Vorgehen erzielt werden:

- **Grundsatz:** Kein Gehwegparken auf Hauptschulwegen. Diese werden seitengenau definiert, können auch beidseitig vorliegen. Zur Identifikation dienen Verkehrsbeobachtungen und Befragungen in den Schulen. Das Schulwegenetz muss hierfür auch auf Anpassungsbedarf überprüft werden.
- **Gehwegbreiten:** Gehwege des Fußwegenetzes sollen entsprechend der FGSV-Richtlinien (RASt, EFA, ...), d.h. der anerkannten Regeln der Technik, je nach Randnutzung mindestens 2,50 m breit sein. Bei Randnutzungen wie Gastronomie, Haltestellen, etc. gelten entsprechende Breitenzuschläge. In Straßen mit geringer Nutzung (reine Wohnwege) außerhalb des Fußwegenetzes sind mindestens 1,80 m erforderlich.
- **Analyse und Lösungsfindung:** Durch die Überlagerung von Schulwegenetz, ÖPNV- und Radverkehrsnetz sowie Randnutzungen können tragfähige Lösungen entwickelt werden. Mögliche Maßnahmen sind unter anderem:
 - Verlagerung der Parkstände auf die Fahrbahn
 - Einrichtung von Mischflächen
 - Geschwindigkeitsreduktionen
 - Prüfung des maßgeblichen Begegnungsfalls
 - Prüfung der Fahrspurenanzahl
 - Engstellen der Fahrbahn: können in Tempo 30-Zonen rund 50 m betragen, Ausschluss von Engstellen im Hauptnetz
 - Engstellen auf Fußwegen: kommen nur in Straßen außerhalb des Fußverkehrsnetzes in

Betracht und sollten eine Länge von maximal 25 m nicht überschreiten. Die verbleibende Gehwegbreite muss mindestens 1,80 m betragen, um Begleitmobilität (z. B. Kinderwagen, Rollatoren) zu gewährleisten.

- Einbahnstraßenlösungen
 - asymmetrische Querschnitte u. a. m.
- **Parkraummanagement:** Beim Wegfall von Parkplätzen stellt sich das Erfordernis eines flächendeckenden Parkraummanagement. Insbesondere die Fahrzeuge von Anwohnenden könnten beispielsweise in Quartiersgaragen, durch spezielle Angebote in öffentlichen Parkhäusern, oder durch die zeitweise Nutzungsmöglichkeit von Flächen des Einzelhandels verlagert werden. Diese Möglichkeiten sollen entsprechend forciert werden.
- **Kooperation:** Die Zusammenarbeit der Dienststellen (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) hat sich als tragfähig erwiesen und soll fortgeführt wird. Als Grundlage dient die Arbeitshilfe (siehe Anlage 1b).
- **Ahndung:** Illegales Gehwegparken ist konsequent zu sanktionieren. Die KVÜ ist hierfür personell bzw. technisch entsprechend auszustatten. Empfehlung: Aufstockung ab sofort um zwei zusätzliche Stellen.

Zielsetzung und weiteres Vorgehen

Ziel ist es, das Gehwegparken schrittweise im Einklang mit Fußgängerfreundlichkeit, Verkehrssicherheit und einem begleitendem Parkraummanagement abzubauen. Zunächst sollen besonders sicherheitsrelevante sowie unkritische Fälle im Fußwegenetz anhand der Arbeitshilfe bearbeitet werden, schwierigere Fälle folgen, sobald sich das Vorgehen bewährt hat. Anschließend wird das Vorgehen auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet.

Vor der Ahndung von Gehwegparken sollen die Anwohnenden entsprechend informiert werden. Eine gute Kommunikation ist insbesondere vor einem möglichen Wegfall von Parkplätzen entscheidend.

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:

Die Vorstellung/Präsentation dient zur Kenntnis.

Die Verwaltung bringt den Tagesordnungspunkt in der nächsten Sitzung des UVAP am 10.03.2026 ein.

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt das im Rahmen von zwei verwaltungsinternen Workshops erarbeitete und auf dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) basierenden einheitlichen Vorgehen zum Gehwegparken im Fußwegenetz zur Kenntnis:

1. Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Inklusionsbeauftragte(r), Polizei).
2. Systematische Überprüfung aller Straßenabschnitte mit angeordnetem Gehwegparken im

Stadtgebiet, beginnend mit dem definierten Fußwegenetz.

3. Anwendung der vorliegenden Arbeitshilfe (Netzüberlagerung, Randnutzungen, Netzhierarchie, etc.) siehe Anlage 1a (exemplarische Kurzfassung) bzw. 1b (Langfassung).
4. Aufhebung von angeordnetem Gehwegparken im definierten Fußwegenetz gemäß den Vorgaben des VEP 2030 (siehe Anlage 2, 3). Detailprüfung der betroffenen Straßen(-abschnitte) (siehe Anlage 4 und 5), wie Stellplätze erhalten bleiben können.
5. Die notwendigen Finanzmittel sind derzeit nicht vorhanden und müssen für die jeweils geplante Maßnahme ermittelt und in die Finanzplanung des Amtes 66 eingepflegt bzw. angemeldet werden. Dies kann, ebenso wie die personelle Auslastung, je nach Größe der Einzelmaßnahmen, maßgeblich Einfluss auf die zeitliche Realisierung haben.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Vorstellung/Präsentation dient zur Kenntnis.

Die Verwaltung bringt den Tagesordnungspunkt in der nächsten Sitzung des UVAP am 10.03.2026 ein.

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss nimmt das im Rahmen von zwei verwaltungsinternen Workshops erarbeitete und auf dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) basierenden einheitlichen Vorgehen zum Gehwegparken im Fußwegenetz zur Kenntnis:

6. Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Inklusionsbeauftragte(r), Polizei).
7. Systematische Überprüfung aller Straßenabschnitte mit angeordnetem Gehwegparken im Stadtgebiet, beginnend mit dem definierten Fußwegenetz.
8. Anwendung der vorliegenden Arbeitshilfe (Netzüberlagerung, Randnutzungen, Netzhierarchie, etc.) siehe Anlage 1a (exemplarische Kurzfassung) bzw. 1b (Langfassung).
9. Aufhebung von angeordnetem Gehwegparken im definierten Fußwegenetz gemäß den Vorgaben

des VEP 2030 (siehe Anlage 2, 3). Detailprüfung der betroffenen Straßen(-abschnitte) (siehe Anlage 4 und 5), wie Stellplätze erhalten bleiben können.

10. Die notwendigen Finanzmittel sind derzeit nicht vorhanden und müssen für die jeweils geplante Maßnahme ermittelt und in die Finanzplanung des Amtes 66 eingepflegt bzw. angemeldet werden. Dies kann, ebenso wie die personelle Auslastung, je nach Größe der Einzelmaßnahmen, maßgeblich Einfluss auf die zeitliche Realisierung haben.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

mit 9 gegen 0

TOP 10

613/352/2025/1

Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen - Pilotprojekt realisieren

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In dem SPD-Antrag 077/2025 (siehe Anlage 1) wird die Stadtverwaltung beauftragt, ein Pilotprojekt zum Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen zu prüfen. Als Beispiel wird das entsprechende Pilotprojekt der Stadt Düsseldorf genannt. Auch in Erlangen verfügen die meisten Supermärkte über größere Parkfelder, die während der Öffnungszeiten von den Kundinnen und Kunden genutzt werden. Außerhalb der Öffnungszeiten – in der Regel an Werktagen von 20 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen – stehen diese Parkplätze leer. Vor allem in Gebieten mit hohem Parkdruck könnten diese großen Parkflächen das Potenzial bieten, einen Teil des Parkdrucks aufzufangen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Das Thema ruhender Verkehr ist komplex. Verteilungsfragen, also die Frage, welche Gruppen mit ihren Autos welche Flächen zu welchen Konditionen nutzen dürfen, beschäftigen die Verwaltung ständig. Dabei werden verschiedene Ansätze verfolgt, die zu einer sinnvolleren Nutzung der vorhandenen Flächen und zu einer besseren Nutzbarkeit des Parkraums in Erlangen führen sollen.

So ist im März 2024 eine neue Parkgebührenordnung in Kraft getreten, die das Parken auf öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt teurer macht als auf dem Großparkplatz oder in den innenstadtnahen Parkhäusern. Dadurch werden Besucher, die einen längeren Aufenthalt in der Erlanger Innenstadt planen, auf die größeren Parkieranlagen gelenkt. Der Parksuchverkehr in der Innenstadt wird reduziert und Menschen, die dringend direkt vor Ort parken müssen, stehen mehr Parkplätze zur Verfügung.

Als weitere Maßnahme wird von Juli 2025 bis Januar 2026 ein Pilotprojekt in der Erlanger Innenstadt rund um den Bohlenplatz durchgeführt, in dem neue Methoden der Parkraumbewirtschaftung getestet werden. Ziel ist es, die Interessen von Bewohnern, Gewerbetreibenden, Handwerkern, Pflegediensten und Lieferanten aufeinander abzustimmen und den vorhandenen Parkraum bestmöglich zu nutzen. Zu den Maßnahmen gehört die flächendeckende Einführung des Mischparkens (auf allen vorhandenen Parkplätzen kann entweder mit Bewohnerparkausweis oder mit Parkschein geparkt werden). Es wurden auch Lieferzonen eingerichtet, die ein sicheres Be- und Entladen ermöglichen und die darüber hinaus von Handwerkern und Pflegediensten mit Sonderparkgenehmigung auch für längere Parkvorgänge genutzt werden können. Die Ergebnisse werden dem UVPA nach Abschluss und Auswertung der Pilotphase mitgeteilt.

Neben der im Pilotprojekt untersuchten Neuordnung des Parkraums spielt im Themenfeld des ruhenden Verkehrs auch die Mehrfachnutzung von Stellplätzen eine Rolle, um in Gebieten mit hohem Parkdruck für Entlastung zu sorgen. Da der Einfluss der Stadtverwaltung auf private Parkplätze gering ist, werden derzeit die städtischen Parkplätze auf ihr Potenzial zur Mehrfachnutzung geprüft. So könnten beispielsweise die Beschäftigtenparkplätze der Erlanger Stadtverwaltung und ggf. auch Lehrerparkplätze an Schulen außerhalb der Schulzeiten öffentlich bewirtschaftet werden. Der Prozess zur Prüfung geeigneter Flächen und passender Bewirtschaftungsformen dieser Flächen läuft derzeit verwaltungsintern.

Im Rahmen der Mehrfachnutzung vorhandener Parkplätze spielt auch das im SPD-Antrag beschriebene Feierabendparken eine Rolle. Mit diesem Konzept beschäftigt sich die Stadtverwaltung schon länger. Im Rahmen des Pilotprojekts am Bohlenplatz wurde mit dem Parkhausbetreiber Contipark, der unter anderem die Parkhäuser „Henkestraße“ und „Neuer Markt“ betreibt, auch über die Möglichkeit der Einführung des Feierabendparkens gesprochen. Contipark hat daraufhin in all seinen Erlanger Parkhäusern das Feierabendparken unter dem Namen „Nachtparken“ eingeführt (Mo.–Do. 16:00–09:00 Uhr, Fr. ab 16:00 Uhr bis Montag 09:00 Uhr und an Feiertagen, Preis: 30 € im Monat).

Bezüglich des im SPD-Antrag angefragten Feierabendparkens auf Supermarktparkplätzen hat die Stadtverwaltung bereits im September 2024 ein Gespräch mit der Wemolo GmbH aus München geführt. Das Unternehmen ist im Bereich Parkraumüberwachung, -bewirtschaftung und -vermietung tätig. Die Stadtverwaltung wurde lediglich hinsichtlich der aus verkehrsplanerischer Sicht relevantesten Parkplätze in Gebieten mit besonders hohem Parkdruck angefragt. Eine weitere Beteiligung der Stadtverwaltung, weder in personeller noch in finanzieller Form, wäre nicht notwendig gewesen. Auf Nachfrage bei Wemolo erhielten wir die Auskunft, dass die Gespräche mit den ansässigen Supermarktbetreibern noch andauern. Ein konkretes Ergebnis gibt es noch nicht. Des Weiteren hat die Verwaltung Kontakt mit Aldi Süd aufgenommen und erfahren, dass Aldi das Feierabendparken auf dem Parkplatz der Filiale in der Henkestraße 92 Anfang des Jahres 2026 als Pilotprojekt für einige Monate testen will. Ab welchem Monat dieses Pilotprojekt genau startet, steht zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage noch nicht fest.

Zudem wurde das Thema „Feierabendparken“ auf Supermarktparkplätzen in einem Austauschtermin der Erlanger Stadtverwaltung mit der Stadt Düsseldorf am 1. August 2025 weiterverfolgt. Wie im SPD-Antrag beschrieben, hat die Stadt Düsseldorf ein entsprechendes Pilotprojekt ins Leben gerufen. An dem Austauschtermin nahmen aus Düsseldorf Vertreter des Amtes für Verkehrsmanagement sowie der Geschäftsführer des städtischen Tochterunternehmens „Connected Mobility Düsseldorf GmbH“ (CMD) teil. Für das Düsseldorfer Pilotprojekt wurde die Ansprache der Flächeneigentümer der Parkplätze von der Düsseldorfer Stadtverwaltung durchgeführt. Die technische Umsetzung und der Abschluss der Verträge wurden von der CMD übernommen. Das Hintergrundsystem für die Buchung der Parkplätze wird vom digitalen Parkraumbewirtschaftungsdienstleister ampido bereitgestellt. Vor allem dem städtischen Tochterunternehmen CMD kommt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Pilotprojektes zu. Für

das Pilotprojekt wurde zusätzliches Personal akquiriert, da sich die vertraglichen Angelegenheiten rund um die Einführung des Feierabendparkens als sehr komplex herausgestellt haben. Die CMD hat auch ein eigenes digitales Buchungsportal für die Stellplätze erstellt. Die komplette Kundbetreuung läuft ebenfalls über die CMD, um zu vermeiden, dass die Supermarktbetreiber bei Problemen belastet werden. Dies würde ansonsten die Bereitschaft der Supermärkte, an einem solchen Projekt teilzunehmen, erheblich schwächen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung versucht, die Nutzbarkeit des Parkraums in Erlangen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern. Neben der überarbeiteten Parkgebührenordnung, dem Pilotprojekt am Bohlenplatz und der Mehrfachnutzung städtischer Parkplätze ist das Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen eine weitere Maßnahme, um das Parkplatzangebot in Bereichen mit besonders hohem Parkdruck zu verbessern.

Um jedoch ein Pilotprojekt zum Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen in der Größenordnung der Stadt Düsseldorf durchzuführen, wäre ein großer personeller und finanzieller Aufwand nötig, der bei der derzeitigen Haushaltslage nicht realisierbar ist. Vor allem die vertraglichen Rahmenbedingungen sind für ein solches Unterfangen sehr komplex. In Düsseldorf wurden die vertraglichen Angelegenheiten rund um das Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen daher in das Tochterunternehmen CMD ausgelagert, ebenso der gesamte Organisations- und Kundenbetreuungsumfang, den das Feierabendparken mit sich bringt. In der Erlanger Stadtverwaltung sind solche Kapazitäten in absehbarer Zeit nicht zu stemmen.

Trotzdem ist das Thema Feierabendparken bei der Verwaltung bereits seit längerem ein hoch priorisierter Lösungsansatz und wurde in den Parkhäusern von Contipark sogar seit Juli 2025 umgesetzt. Zudem wird Aldi Süd voraussichtlich zum Jahresbeginn 2026 das Feierabendparken als Pilotprojekt testen. Möglicherweise zeigen auch die Verhandlungen der Wemolo GmbH mit weiteren Supermarktbetreibern in der Stadt Erfolg. Die Mehrfachnutzung städtischer Flächen wird verwaltungsseitig weiterhin geprüft und vorangetrieben.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen eine sinnvolle Maßnahme ist, um das Angebot an Parkplätzen in Gebieten mit besonders hohem Parkdruck zu erweitern. Es ist jedoch nur einer von vielen Bausteinen des städtischen Parkraummanagements zur Verbesserung der Parksituation in der Stadt. Gerade bei der Nutzung von Parkflächen des Einzelhandels zeigt sich zudem, dass dieses Angebot bereits gewerblich analysiert und betrieben wird, die Stadtverwaltung ist hier nur moderierend bzw. ggf. auch regulierend (z.B. baurechtliche Anforderungen) beteiligt.

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 Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 077/2025 der SPD-Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Antrag Nr. 077/2025 der SPD-Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 11

613/355/2025

Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion - Antrag Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA)

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Sitzung des Ortsbeirats Eltersdorf 29.07.2025 wurden seitens eines Vertreters des Staatlichen Bauamtes Nürnberg (StBAN) erste Planungsskizzen zum Abriss der Zubringerbrücke zur Autobahn A73 südlich von Eltersdorf sowie der Neubau der Zufahrt von der Eltersdorfer Straße zur Autobahn in Form eines möglichen Kreisverkehrs vorgestellt. Die Zufahrten zur bestehenden Brücke sollen ersten Überlegungen des StBAN zufolge in Teilen erhalten bleiben und als Zwischenlager für Aushub, auch von anderen Baustellen, dienen.

Die im CSU-Stadtratsfraktionsantrag gestellten Fragen sind im Folgenden in Abstimmung mit dem StBAN beantwortet:

- a) Wie beteiligt sich die Stadt Erlangen an der vorgeschlagenen Kostenverteilung?

Die Kostenteilung ergibt sich aus den einschlägigen Vorschriften (BayStrWG, StraKR). Nachdem noch keine konkrete Planung existiert, wurde vereinfacht der Schlüssel 2/3 Land und 1/3 Stadt angenommen. Im Zuge der weiteren Planung und der ebenfalls ausstehenden Kreuzungsvereinbarung werden diese ersten Annahmen weiter konkretisiert. Die weitere

Planung und die zugehörige Kreuzungsvereinbarung werden den zuständigen Ausschüssen im weiteren Verlauf vorgelegt. Die notwendigen Investitionsmittel werden von der Verwaltung entsprechend angemeldet.

b) Welche Umsetzung eines beabsichtigten Zwischenlagers auf der Abbruchfläche ist realistisch?

Es ist vorgesehen, die freiwerdenden Flächen befestigt zu lassen. Als mögliche Nutzung ergibt sich ein Zwischenlager für Aushub, der an anderer Stelle wieder eingebaut werden soll. Damit soll den Forderungen der Ersatzbaustoffverordnung Rechnung getragen werden. Auf diese Weise können Baustoffe ressourcenschonend und umweltgerecht wiederverwendet werden.

c) Welche Maßnahmen zur Renaturierung der entstehenden Flächen sind möglich?

Renaturierungen erfolgen im gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen. Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan wird erstellt werden und der Ausgleich wird an Ort und Stelle erfolgen. Möglicherweise auch durch eine Entsiegelung. Das ergibt sich aber erst, wenn die Planung vorliegt und der genaue Ausgleichsbedarf bekannt ist.

Die Überlegungen zur Planung des Kreuzungspunktes befinden sich aktuell noch in einem sehr frühen Stadium. Ergebnisse der Leistungsphase 2 (Vorplanung) werden seitens des StBAN mit der Stadtverwaltung voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 abgestimmt.

2. 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.

3. 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:

- 5. Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- 6. Der Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

- 7. Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- 8. Der Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 9 gegen 0

TOP 12

613/358/2025

Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirats Anger/Bruck: Einrichtung Schulstraßen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Stadtteilbeirat Anger/Bruck beantragt die Prüfung bzw. Einrichtung einer zeitlich eingeschränkten Schulstraße an der Sandbergschule/Max- und-Justine-Elsner-Schule sowie an der Grundschule Brucker Lache (siehe Anlage 1) analog zu dem Pilotprojekt in der Liegnitzer Straße.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Mit Beginn des Schuljahres 2025/2026 im September 2025 wurde in der Liegnitzer Straße, im Abschnitt zwischen Marienbader Str. und Erwin-Rommel-Str., eine Schulstraße als Pilotprojekt eingeführt um das Kfz-Verkehrsaufkommen zu den Schulanfangs- und -endzeiten zu reduzieren und die Sicherheit für die Kinder im direkten Schulumfeld zu erhöhen.

Die Evaluation läuft aktuell noch bis März 2026. Erste Auswertungen zeigen ein deutlich reduziertes Verkehrsaufkommen, insbesondere am Morgen. Ein abschließendes Ergebnis, insbesondere zur langfristigen Befolgung der verkehrsrechtlichen Anordnung, kann jedoch erst nach Abschluss der Pilotphase mitgeteilt werden.

Die Einführung der Schulstraße war mit einem hohen Personalaufwand sowohl seitens der Stadtverwaltung als auch der Polizei verbunden. Zudem ist das Pilotprojekt nicht uneingeschränkt übertragbar, sondern an eine Vielzahl von Faktoren geknüpft (u. a. Lage der Schule und Verkehrssituation, Zufahrtsnotwendigkeiten sowie die Bereitschaft der Schule und der Eltern zur Mitwirkung). Insbesondere ist der Nachweis seitens der Verwaltung zu führen, dass an den Schulen eine qualifizierte Gefahrenlage herrscht.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach Abschluss des Pilotprojekts wird der UVPA über die Ergebnisse unterrichtet. Die Ergebnisse der Evaluation werden zeigen, ob das Konzept der Schulstraße langfristig die gewünschte Wirkung zeigt. Auf dieser Grundlage wird entschieden, ob weitere Grundschulen, insbesondere die Sandbergschule/Max- und-Justine-Elsner-Schule sowie die Grundschule Brucker Lache (gemäß Antrag in Anlage 1), einer Eignungsprüfung unterzogen werden können.

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 Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

3. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
4. Der Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 9 gegen 0

TOP 13

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Alle Anfragen konnten in der Sitzung beantwortet werden.

Abstimmung:

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Alle Anfragen konnten in der Sitzung beantwortet werden.

Abstimmung:

Sitzungsende

am 03.02.2026, 18:00 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: