

Niederschrift

(UVPA/003/2026)

über die 3. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 14.04.2026, 16:00 - 18:45 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 - 16:37 Uhr

- . Werkausschuss EB77:

- 9. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

- 10. Anfragen Werkausschuss EB77

- . Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

- 11. Mitteilungen zur Kenntnis

- 11.1. Bearbeitungsstand Fraktionsanträge VI/296/2026

- 11.2. Übernachtungsplätze für Wohnmobile - Vorprüfung 611/262/2026

- 11.3. Kostenloses Bodenrichtwert-Viewing in Bayern 612/053/2026

- 11.4. Stand zum Ausbau der barrierefreien Bushaltestellen in Erlangen;
hier: Aktualisierung der Prioritätenliste barrierefreier Ausbau der
Bushaltestellen 613/375/2026

- 11.5. Parkverbotszone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih 2026 613/376/2026

- 11.6. Allgemeinverfügung der Stadt Erlangen als Untere Naturschutzbehörde zum Verbot der nächtlichen Inbetriebnahme von Mährobotern und den Einsatz von Freischneidern und Rasenmähern an und unter Gehölzen ohne vorherige Kontrolle zum Schutz von Igel und anderen kleinen Wirbeltieren auf dem Gebiet der Stadt Erlangen (AV Igelschutz) 31/309/2026
- 11.7. Endlagersuche für die hochradioaktiven Abfälle Deutschlands 31/310/2026
12. Machbarkeitsstudie Entwicklung Quartier Fuchsgarten PET/039/2026
Präsentation gegen 16:30 Uhr
Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:
13. Barrierefreier Ausbau der Haltestellen "Hauptfeuerwache" und der angrenzenden Geh- und Radwege im Rahmen des Neubaus der Hauptfeuerwache Äußere Brucker Str. 32; hier Bebauungsplan-abweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB 611/259/2026
14. Barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Hauptfeuerwache" in der Äußeren Brucker Straße 613/362/2026
15. Fußgängerüberweg Sandbergschule 611/261/2026
hier: Bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB
16. Antrag aus der Bürgerversammlung Am Anger vom 25.03.2025: TOP 8 Fußgängerüberweg Sandbergschule 613/336/2025
17. Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken 613/345/2025/1
18. Fußverkehrskonzept: Gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz 613/374/2026
19. Antrag Nr. 198/2025 der Fraktion Erlanger Linke - Antrag gegen die Überbauung der Aurachtalbahn 613/356/2025
20. Antrag Nr. 227/2025 des Stadtteilbeirates Innenstadt - Westliche Stadtmauerstraße: Sicherung des Fußweges durch den Tunnel bei Wegfall Passerelle 613/359/2026
21. Antrag Nr. 230/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Parkinfos auf LED-Tafeln 613/366/2026
22. Kostenloser Innenstadtbereich für den ÖPNV; hier: Ende des dreijährigen Pilotprojekts 613/371/2026

- | | | |
|-----|---|--------------|
| 23. | Konzept für die Umgestaltung Knotenpunkt Weisendorfer Straße / Anzengruber Weg | 613/372/2026 |
| 24. | Prüfung Tempo 30 (nachts), Antrag 039/2024 der Klimaliste Erlangen | 614/103/2025 |
| 25. | Antrag Nr. 008/2026 des Stadtteilbeirates Innenstadt, Tempo 30 Pfarrstraße | 614/106/2026 |
| 26. | Haltverbot in der westl. Dresdener Straße, Antrag 217/2025 des StBR Anger/Bruck | 614/109/2026 |
| 27. | Schulwegsicherheit Heinrich-Kirchner-Schule, Antrag Nr. 020/2026 der Klimaliste Erlangen | 614/110/2026 |
| 28. | Gebäudeleitfaden – Auflistung und Reduktion übergesetzlicher Anforderungen; Antrag der CSU-Fraktion 202/2025 vom 30.10.2025 | 31/308/2026 |
| 29. | Anfragen | |

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 9

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

TOP 10

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 11

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 11.1

VI/296/2026

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

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

Protokollvermerk:

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

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

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

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

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

TOP 11.2

611/262/2026

Übernachtungsplätze für Wohnmobile - Vorprüfung

Anlass

Die Stadt Erlangen verfügt derzeit über zwei offizielle Übernachtungsplätze für Wohnmobile, nämlich auf dem Großparkplatz (vier Stellplätze) und auf dem Campingplatz Rangau in Dechsendorf (rd. 100 Stellplätze für Durchgangscamper mit Wohnmobil oder Wohnwagen). Der Standort am Großparkplatz wird mittelfristig nicht mehr zur Verfügung stehen.

Zum Thema Wohnmobilstellplätze gehen in regelmäßigen Abständen Anfragen sowohl bei der Verwaltung als auch beim ETM ein. Die Verwaltung hat daher eine Vorprüfung denkbarer Standorte für Wohnmobil-Übernachtungsplätze durchgeführt.

Vorgehen

In der Vorprüfung wurden in Zusammenarbeit mit der ESTW und ETM über 30 Standorte im städtischen Eigentum geprüft und bewertet.

Da Wohnmobile grundsätzlich autonom sind, ist bei kurzen Aufenthalten die Bereitstellung spezieller und kostenintensiver Infrastruktur (Wasser, Strom, Abwasserentsorgung) nicht zwingend erforderlich.

Es wurden entsprechend folgende Stellplatzkategorien festgelegt:

- Transit (Basic): einfacher Übernachtungsplatz ohne jeden Komfort (1 Nacht)
- Kurzreisepplatz (Standard): einfacher Übernachtungsplatz, meist auf umgewidmeten Verkehrsflächen, häufig mit Ver- und Entsorgungseinrichtungen ausgestattet (1 – 3 Nächte), Stellplätze sind nicht zum Camping geeignet (Stellplatzgröße 50 m²)
- Campingplatz (Premium): Camping geeignet, bewirtschaftet, Ver- und Entsorgungseinrichtungen vorhanden (> 3 Nächte)

Folgende Faktoren wurden für die Vorprüfung berücksichtigt:

- Entsorgungsmöglichkeiten Abwasser, Strom- Frischwasserzufuhr (Ver- und Entsorgung)

- Freizeitangebote
- Ruhige, grüne Lage
- ÖPNV / Innenstadtnähe
- Gute Verkehrsanbindung (Autobahn)
- Abgrenzbarer Bereich (keine Straßenrandlage)

Weitere Prämissen bei der Vorprüfung waren:

- Flächen, die sich innerhalb von Schutzgebieten (v. a. Landschaftsschutzgebiete) befinden, wurden mit Ausnahme der Flächen, die bereits über die bei Campern sehr beliebte Anwendung park4night als Stellplatz angepriesen werden, nicht weiter betrachtet.
- Flächen, die innerhalb von Überschwemmungsgebieten (HQ 100) liegen, wurden nicht grundsätzlich aus der Betrachtung ausgeschlossen.
- Standorte in der unmittelbaren Innenstadtlage werden mit Blick auf die Verkehrsberuhigung und den bereits bestehenden Parkdruck ausgeschlossen.

Die Belange der Fachämter, der ESTW und die Einschätzung des ETM wurden abgefragt und standortbezogen berücksichtigt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Vorprüfung nicht abschließend ist und entsprechend auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Ergebnis der Vorprüfung

Von den über 30 geprüften Standorten sind fünf als eingeschränkt geeignet (Standort 1 bis Standort 5) und 22 (Standort 6 bis Standort 27) als ungeeignet einzustufen. Einzelne vorgeschlagene Standorte sind aufgrund bekannter Restriktionen gar nicht erst in die nähere Untersuchung aufgenommen worden.

In Anlage 1 ist die Lage der 27 näher geprüften Standorte dargestellt. Anlage 2 enthält eine tabellarische Übersicht der Bewertungsergebnisse (inkl. Einschränkungen bzw. Ausschlussgründe). Anlage 3 umfasst den Mustersteckbrief, anhand dessen die Detailprüfung erfolgte.

Die Präferenz liegt aus planerischer und touristischer Sicht klar beim **Standort 1 (Frauenaarach Sylvaniastraße / Kraftwerkstraße)**. Hier ließen sich 3 -5 Stellplätze der Kategorie Basic - Standard schaffen, ggf. mit der Option auf Erweiterung. Der Standort kombiniert den touristischen Trend aus Natur und Ruhe mit der Nähe zur Großstadt. Zudem ist der angrenzende Main-Donau-Kanal Teil des überregional attraktiven Regnitz-Radwegs und die dortige Freizeitanlage macht den Standort zusätzlich attraktiv.

Es lässt sich annehmen, dass diverse Wohnmobil-Touristen auch mit dem Rad unterwegs sind, was dann zumindest teilweise die schlechte ÖPNV-Anbindung dieses Standortes ausgleicht. Allerdings wird diese Fläche erst frühestens ab 2028 wieder zur Verfügung stehen (Vermietung als Baustelleinrichtung für eine Baumaßnahme).

Am **Standort 2 (unter der Hochstraße Werner-von-Siemens-Straße / Michael-Vogel-Straße)** ließe sich zwar kurzfristig und mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand eine geringe Anzahl an Wohnmobilstellplätzen schaffen (3 – 4 Stellplätze der Kategorie Basic), die unattraktive Lage unter der Hochstraße, die zudem als Angstraum wahrgenommen werden kann, empfiehlt sich jedoch nicht als touristisches Aushängeschild für die Stadt Erlangen.

Standort 3 (Südschleife Kosbacher Damm) spielt erst im Zusammenhang mit den Planungen zum P+R-Parkplatz für die Stadt-Umland-Bahn (StUB) eine Rolle. Langfristig könnten hier dann bei einem entsprechenden Bedarf Stellplätze berücksichtigt werden.

Am **Standort 4 (Hartmannstraße BBGZ)** können Wohnmobilstellplätze aufgrund der aktuellen Nutzungskonflikte (Parkdruck BBGZ, Röthelheimbad, Containerunterkünfte für Geflüchtete) auch nur mittelfristig im Rahmen einer Entwicklung der Fläche berücksichtigt werden. Amt 61 erarbeitet derzeit einen Entwicklungsvorschlag.

Standort 5 (Pendlerparkplatz Baiersdorfer Straße) stünde nur außerhalb der Bergkirchweih zur Verfügung und sollte tendenziell Pendlern vorbehalten werden.

Fazit:

Im Ergebnis der Vorprüfung wird festgestellt, dass kurzfristig keine geeigneten städtischen Flächen für die Schaffung von offiziellen Wohnmobilstellplätzen zur Verfügung stehen.

Zur Wiederherstellung der Fahrtüchtigkeit können ohnehin die vorhandenen PKW-Parkplätze jederzeit zum Übernachten durch Wohnmobile genutzt werden.

Die Verwaltung empfiehlt die Neubewertung der Fläche an der Sylvaniastraße / Kraftwerkstraße in Frauenaurach, sobald die Verfügbarkeit absehbar ist. Wenn die Einrichtung eines Wohnmobil-Übernachtungsplatzes konkreter angegangen werden kann, wird die Verwaltung darüber informieren. Die Entscheidung über einen weitergehenden Planungsauftrag für die Einrichtung eines Übernachtungsplatzes ist dann im UVPA zu treffen.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.3

612/053/2026

Kostenloses Bodenrichtwert-Viewing in Bayern

Bodenrichtwerte (BRW) sind flächendeckende durchschnittliche Lagewerte für den Boden unter Berücksichtigung des unterschiedlichen Entwicklungszustandes der Flächen. Zu bildende Bodenrichtwertzonen umfassen Gebiete, die nach Art und Maß der baulichen Nutzung weitgehend übereinstimmen. Die unabhängigen Gutachterausschüsse für Grundstückswerte in Bayern ermitteln in regelmäßigen Abständen (jeweils zum Stichtag 01.01. jedes geraden Kalenderjahres) Bodenrichtwerte für ihren Zuständigkeitsbereich.

Nach § 196 Abs. 3 BauGB kann jedermann Auskünfte über die Bodenrichtwerte von der zuständigen Geschäftsstelle verlangen. Bodenrichtwertauskünfte durch die Geschäftsstellen waren bisher nach dem Bayerischen Kostengesetz gebührenpflichtig, eine kostenlose Bereitstellung der BRW-Daten erfolgte bisher i.d.R. nur als Aushang in den Geschäftsstellen.

Mit dem Datennutzungsgesetz (DNG) von 2021 sollen Daten/Informationen nach dem Grundsatz „konzeptionell und standardmäßig offen“ erstellt und bereitgestellt werden. Das DNG ist ein Baustein der Open-Data-Strategie der Bundesregierung und Teil des Zweiten Open-Data-Gesetzes, welches auf der OD- PSI-Richtlinie (englisch: *Re-use of Public Sector Information*) der EU von 2003 basiert. Die von den Gutachterausschüssen ermittelten Bodenrichtwerte fallen unter die Open-Data-Kriterien des DNG.

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hat als für die Gutachterausschüsse zuständiges Ministerium gegenüber der Bundesnetzagentur (zuständig für die Umsetzung des DNG) beantragt die Aufnahme der 96 bayerischen Gutachterausschüsse in die Liste von öffentlichen Stellen, die dennoch für die Nutzung von Daten Entgelte/Gebühren verlangen dürfen (§ 10 Abs.4 DNG), zu erwirken. Mit Bescheid der Bundesnetzagentur vom 26.01.2026 ist dieser Antrag abschließend im Grundsatz abgelehnt worden.

Mit Ablauf der Klagefrist gegen diesen Bescheid stehen nun seit Anfang März 2026 im Bayerischen Bodenrichtwertportal (Bayern-Atlas – bodenrichtwerte.bayern.de) die Bodenrichtwerte der Gutachterausschüsse in Bayern zur kostenlosen Einsichtnahme (Viewing) für jedermann zur Verfügung. Bayern folgt damit der flächendeckenden kostenfreien Einsichtnahme der BRW im Internet als eines der letzten Bundesländer.

In Erlangen zuletzt jährlich generierte Einnahmen durch die Bodenrichtwertauskünfte in Höhe von rd. 35.000 Euro – 40.000 Euro dürften durch das Angebot des kostenlosen BRW-Viewings im Internet somit erheblich zurückgehen. Gebühren können nur noch verlangt werden, wenn auf Antrag die Bodenrichtwertauskunft aktiv durch die Geschäftsstelle zu erstellen ist (Amtshandlung). Es wird allgemein von den Bayerischen Gutachterausschüssen mit einem Einnahmerückgang der Auskunftgebühren um rd. 90% gerechnet.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung zum kostenlosen Bodenrichtwert-Viewing dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung zum kostenlosen Bodenrichtwert-Viewing dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.4

613/375/2026

**Stand zum Ausbau der barrierefreien Bushaltestellen in Erlangen;
hier: Aktualisierung der Prioritätenliste barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen**

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet ist mit einem hohen Planungs-, Kosten- und Zeitaufwand verbunden, weshalb nur eine schrittweise Anpassung der vorhandenen Bushaltestelleninfrastruktur an die Anforderungen der Barrierefreiheit erfolgen kann. Um die vorhandenen Ressourcen trotz des lange andauernden Umbauprozesses möglichst zielgerichtet einzusetzen und schnell einen Nutzen für viele Fahrgäste zu erzielen, wurde eine Priorisierung für den Umbau aufgestellt und beschlossen (siehe Beschluss 613/247/2019/1). Die Priorisierung lässt dabei auch die notwendige Flexibilität offen, dass bei Straßenumbaumaßnahmen, die Bushaltestellen mitbetreffen, Umbaumaßnahmen miteinander kostensparend kombiniert werden können - unabhängig von der Rangfolge der betroffenen Haltestelle.

Die Prioritätenliste wurde im Nahverkehrsplan Erlangen 2025 in ihrer ursprünglich beschlossenen Fassung unverändert aufgenommen. Seit des Beschlusses im Jahr 2019 wurde der Ausbau kontinuierlich auf dieser Grundlage umgesetzt. Ein Zwischenstand wurde mit Mitteilung zur Kenntnis 613/192/2022 vorgestellt.

Aus der Liste ging bisher nicht hervor, wie viele Bushaltesteige insgesamt betroffen sind, da sich die Priorisierung an die Funktion der Haltestelle richtete und nicht zwischen den jeweiligen richtungsbezogenen Bussteigen differenziert wurde. Bei Umbaumaßnahmen werden aber unter Umständen zunächst nur bestimmte Bussteige einer Haltestelle umgebaut, je nach betroffener Umbaumaßnahme und den Gegebenheiten vor Ort. Ohne eine Änderung bei der Rangfolge vorzunehmen, wurde die Liste nun um folgende Informationen ergänzt:

- Anzahl der jeweiligen Bussteige pro Haltestelle („Richtungshaltestellen“)
- Ausbauzustand je Haltestelle
- Ergänzung von nach dem Beschluss der Liste neu hinzugekommen Haltestellen sowie Entfernung aufgelassener Haltestellen
- Gesamter und prozentualer Ausbauzustand (Stand März 2026)

Der Anteil der barrierefreien Bussteige im Stadtgebiet beträgt **17,8 %** (Vergleich aus dem Jahr 2022: **14,2 %**).

Im Jahr 2025 wurden umgesetzt:

- Hst. Frankwaldallee (2 Bussteige) Am Europakanal
- Hst. Steigerwaldallee (1 Bussteig) Am Europakanal

Im Jahr 2026 geplant sind:

- Hst. „Kanalstr.“ in Tennenloher Straße (2 Bussteige)
- Hst. „Wehneltstr.“ in Paul-Gossen-Straße (2 Bussteige)
- Neue Haltestelle in der bestehenden Schuckertstraße (2 Bussteige)

In den kommenden Jahren sind – abhängig von verfügbaren Haushaltsmitteln und Wechselwirkungen mit anderen Baumaßnahmen – folgende Umbauten vorgesehen:

- Hst. Haagstr. in Bayreuther Straße (2 Bussteige)
- Hst. Ä-Brucker-/P-Gossen-Str. (Bussteige Nord + Süd)
- Hst. Hauptfeuerwache in Äußere Brucker Straße (2 Bussteige) – abhängig vom Gebäude-Neubau Hauptfeuerwache
- Hst. Am Kreuzstein und Hst. Weidenweg (4 Bussteige) in Fürther Straße / Eltersdorfer Straße – abhängig von Realisierung Verbreiterung Geh-/ Radweg entlang Fürther Straße / Eltersdorfer Straße

Die Verwaltung wird zu gegebener Zeit über den Fortschritt des barrierefreien Ausbaus berichten.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.5

613/376/2026

Parkverbotszone für E-Scooter während der Erlanger Bergkirchweih 2026

Zur Gewährleistung der Sicherheit sowie Vermeidung von Unfällen und Trunkenheitsfahrten während der Erlanger Bergkirchweih wird eine großflächige Parkverbotszone für Sharing-E-Scooter eingerichtet. Im Austausch mit den Anbietern wurde in den vergangenen Jahren ein gemeinsames Konzept erarbeitet, das die Anforderungen der Polizei berücksichtigt. Da das Feedback zu dem Umgang mit Sharing-E-Scootern während der Bergkirchweih seit 2022 durchweg positiv ausgefallen ist, wird an diesem Konzept festgehalten.

Vom 21. Mai 2026 bis einschließlich 01. Juni 2026 gilt im Bereich der Innenstadt und des Burgbergs ein Abstellverbot für Sharing-E-Scooter. In diesem Zeitraum ist es durch technische Mittel seitens der Anbieter nicht möglich, Fahrzeuge dort abzustellen oder auszuleihen. Der räumliche Umgriff der Parkverbotszone ist der beigefügten Karte (Anlage 1) zu entnehmen. Die Anbieter entfernen im Vorfeld alle Elektrotretroller aus dem Gebiet.

Am Rand der Parkverbotszone sind drei Parkzonen eingerichtet. Dazu gehören der Mobilpunkt am Großparkplatz, der Mobilpunkt Mozartstraße und der Zollhausplatz. Diese werden anbieterseitig regelmäßig kontrolliert, sodass für Nutzende ausreichend Platz zur Verfügung steht.

Alle Nutzenden sind weiterhin dazu angehalten beim Fahren und Abstellen der Elektrotretroller keine anderen Verkehrsteilnehmenden und Bürger*innen zu behindern oder zu gefährden. Die E-Scooter-Anbieter richten In-App-Benachrichtigungen zu der Parkverbotszone sowie den geltenden Regelungen ein. Zudem werden die Anbieter dazu angehalten, Reaktionstests während des Zeitraums der Bergkirchweih zu integrieren.

Da es sich bei E-Scootern um Kraftfahrzeuge handelt, gelten in Bezug auf Alkohol und Drogen dieselben Vorschriften wie beim Fahren von Pkw. So liegt bspw. der Grenzwert bei Alkohol für Personen bis 21 Jahren und Führerscheinneulinge in der Probezeit (altersunabhängig) bei 0,00 Promille Blutalkoholkonzentration. Im Fall von Verstößen gegen die rechtlichen Bestimmungen (Straßenverkehrsordnung [StVO] oder Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung [eKFV]) werden diese im Rahmen der geltenden Gesetze geahndet.

Ausführliche Informationen sind unter www.erlangen.de/e-scooter zu finden.

Um den reibungslosen Aufbau der Bergkirchweih zu ermöglichen, wird bereits ab dem 20.04.2026 eine Parkverbotszone im Bereich des Bergkirchweihgeländes (Bergstraße, An den Kellern und Schützenweg) ausgewiesen, sodass für Wirte und Schausteller keine Behinderungen auftreten.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 11.6

31/309/2026

Allgemeinverfügung der Stadt Erlangen als Untere Naturschutzbehörde zum Verbot der nächtlichen Inbetriebnahme von Mährobotern und den Einsatz von Freischneidern und Rasenmähern an und unter Gehölzen ohne vorherige Kontrolle zum Schutz von Igeln und anderen kleinen Wirbeltieren auf dem Gebiet der Stadt Erlangen (AV Igelschutz)

Die Allgemeinverfügung der Stadt Erlangen als Untere Naturschutzbehörde zum Verbot der nächtlichen Inbetriebnahme von Mährobotern und den Einsatz von Freischneidern und Rasenmähern an und unter Gehölzen ohne vorherige Kontrolle zum Schutz von Igeln und anderen kleinen Wirbeltieren auf dem Gebiet der Stadt Erlangen (AV Igelschutz) wurde im Amtsblatt vom 19.02.2026 veröffentlicht und ist damit in Kraft getreten.

Die AV Igelschutz ist auf der Internetseite unter nachfolgendem Link veröffentlicht und einsehbar.

<https://erlangen.de/aktuelles/naechtliches-verbot-fuer-maehroboter-7af869>

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herr 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

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herr 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

TOP 11.7

31/310/2026

Endlagersuche für die hochradioaktiven Abfälle Deutschlands

Für die schwach- und mittelradioaktiven Abfälle gibt es in Deutschland bereits ein nach Atomrecht genehmigtes Endlager: Das Endlager Konrad in Salzgitter wird derzeit errichtet.

Für die hochradioaktiven Abfälle Deutschlands wird noch ein Endlager-Standort gesucht. Dieser Abfall macht nur etwa fünf Prozent der Gesamtmenge der in Deutschland anfallenden radioaktiven Abfälle aus, enthält aber 99 Prozent der Radioaktivität.

Die Europäische Union hat sich darauf geeinigt, dass jeder Mitgliedsstaat, der radioaktive Abfälle erzeugt, auch für die sichere Beseitigung oder dauerhaft sichere Lagerung dieser Abfälle verantwortlich ist.

Das Endlager soll die bestmögliche Sicherheit für eine Million Jahre gewährleisten. Für diesen langen Zeitraum sollen Mensch und Umwelt vor der gefährlichen Strahlung geschützt werden.

2013 wurde die Endlagersuche auf Basis des Standortauswahlgesetzes (StandAG) auf einer weißen Landkarte neu gestartet.

Der Endlager-Standort für die hochradioaktiven Abfälle wird im tiefen Untergrund gesucht. Die tiefengeologische Lagerung ist die nach aktuellem Forschungsstand sicherste Methode.

Einer der Akteure in dem Verfahren ist die Bundesgesellschaft für Endlagerung (BGE). Ihre Aufgaben sind Standortsuche, Bau, Betrieb und Verschluss des späteren Endlagers.

Im Standortauswahlgesetz ist festgeschrieben, dass in Deutschland für die Endlagerung hochradioaktiver Abfälle grundsätzlich die Wirtsgesteine Steinsalz, Tongestein und Kristallingestein in Betracht kommen. Diese Wirtsgesteine haben Eigenschaften, die geeignet sind, hochradioaktive Abfälle für viele Hunderttausend Jahre sicher einzuschließen. Im Idealfall halten sie Stoffe mit Radionukliden, von denen die gefährliche Strahlung ausgeht, zurück, sind möglichst wenig durchlässig für Wasser oder Gas und halten teils hohen Temperaturen stand, ohne ihre robuste Rückhaltefähigkeit zu verlieren.

Im Herbst 2020 hat die BGE in Schritt 1 der Phase I des Standortauswahlverfahrens den ersten Arbeitsstand vorgelegt, den Zwischenbericht Teilgebiete. Er weist 90 Gebiete in Deutschland aus, die günstige geologische Bedingungen für die Endlagerung hochradioaktiver Abfälle erwarten lassen. Das sind 54 Prozent der Fläche Deutschlands.

Ziel von Schritt 2 der Phase I des Standortauswahlverfahrens ist die Ermittlung von wenigen Standortregionen. Auf dem Weg dorthin werden erstmals vorläufige Sicherheitsuntersuchungen durchgeführt. Diese repräsentativen vorläufigen Sicherheitsuntersuchungen (rvSU) müssen für alle 90 Teilgebiete stattfinden. Sie sind das wichtigste Instrument, um diese großen Teilgebietsflächen auf wenige Standortregionen für die übertägige Erkundung einzugrenzen

Beginnend im Herbst 2024 veröffentlicht die BGE einmal jährlich Arbeitsstände aus den rvSU.

Mittlerweile sind alle mittelfränkischen Bereiche der Teilgebiete in die Kategorien D (ungeeignet) bzw. C (geringe Eignung) eingestuft. Auch wenn es sich derzeit noch um einen Arbeitsstand handelt, werden diese Bereiche (D u. C) aus Sicht der BGE nicht in die engere Wahl eines Endlagerstandorts kommen.

Erlangen liegt im südöstlichen Bereich des geologischen Teilgebiets “Saxothuringikum” mit kristallinem Wirtsgestein.

Das Teilgebiet Saxothuringikum liegt im Süden Brandenburgs und Sachsen-Anhalts, in Sachsen, Thüringen und im Norden Bayerns und Baden-Württembergs. Es erstreckt sich zwischen dem Spreewald und dem Oberrheingraben, über das Erzgebirge, die Leipziger Tieflandsbucht, das Thüringisch-Fränkische Mittelgebirge und das Südwestdeutsche Schichtstufenland.

Das ausgewählte Gebiet wurde im Zuge der repräsentativen vorläufigen Sicherheitsuntersuchungen (rvSU) als Gebiet der Kategorie D eingestuft. **Dies bedeutet, dass dieses Gebiet für die Endlagerung hochradioaktiver Abfälle ungeeignet ist.**

Südöstlich einer Linie Ansbach – Nürnberg – Lauf liegt das Teilgebiet “Moldanubikum” mit ebenfalls kristallinem Wirtsgestein. Das ausgewählte Gebiet wurde im Zuge der repräsentativen vorläufigen Sicherheitsuntersuchungen (rvSU) als Gebiet der Kategorie C eingestuft. Dies bedeutet, dass dieses Gebiet eine geringe Eignung aufweist.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 12

PET/039/2026

Machbarkeitsstudie Entwicklung Quartier Fuchsgarten

Die Schwarz Gruppe hat den Altstadtmarkt mit Kaufland erworben und plant eine Verlagerung des Einzelhandels auf nördlich des E-Werks gelegene Grundstücke. Diese Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt Erlangen. Auf dem südlichen der Grundstücke steht aktuell das Parkhaus des Kauflands. Auf dem nördlichen der Grundstücke ist der städtische Parkplatz Altstadt Nord mit wertvollem Baumbestand.

Grundsätzlich ist eine städtebauliche Neuordnung des Quartiers Fuchsgarten aus Sicht der Stadtverwaltung zu begrüßen. So stellt die heutige Situation mit Altstadtmarktpassage und dem Kaufland einen städtebaulichen Missstand dar. Die Altstadtmarktpassage ist insgesamt unattraktiv und es gibt viele Leerstände. Die öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räume sind nicht klar definiert und in Teilen nicht barrierefrei. Die Passage wird als überbreite Brücke über die Westliche Stadtmauerstraße geführt. Der öffentliche Raum unter der Brücke ist unattraktiv. Das Gebäude der Kauflandfiliale ist eine in die Jahre gekommene bauliche Großform ohne besondere architektonische Qualität. Mit der Verlagerung der Einzelhandelsnutzung in den Norden eröffnet sich die Möglichkeit, die Brücke über die Westliche Stadtmauerstraße abzubrechen, den Baublock der Altstadtmarktpassage für den Durchgang zu schließen und den Gewerbebau des heutigen Kaufland zurückzubauen. An deren Stelle können neue, qualitätvolle und voneinander unabhängige Stadtbausteine mit Wohnen und Gewerbe entstehen, die das gesamte Quartier Fuchsgarten und die Erlanger Altstadt aufwerten.

Die Stadtverwaltung hat 2024 ein Szenario für das Quartier Fuchsgarten entwickelt, das die städtebaulichen Ziele für den Gesamtbereich aufzeigt. Auf Grundlage des Szenarios hat die Schwarz Gruppe in Abstimmung mit der Stadtverwaltung eine Machbarkeitsstudie für das Quartier erstellt (Anlage 1). Mit der Machbarkeitsstudie war das Architekturbüro Kubus360 aus Stuttgart betraut.

Die Machbarkeitsstudie zeigt ein städtebauliches Grundkonzept für das Quartier Fuchsgarten, das Grundlage für die weiteren Planungsschritte sein soll.

Einzelhandelsbaustein im Norden

Im geplanten neuen Einzelhandelsbaustein im Norden soll im Erdgeschoss die ebenerdige Verkaufsfläche des neuen Kauflands sein. Über dem Kaufland ist ein Parkhaus mit drei Parkebenen geplant. Die Zu- und Abfahrt zu den Parkebenen und die Anlieferung des Kauflands ist richtigerweise im Norden in unmittelbarer Nähe zur Martinsbühler Straße angeordnet. So wird Durchgangsverkehr auf der Straße Fuchsgarten und der Westlichen Stadtmauerstraße vermieden.

Insgesamt sind über dem neuen Kaufland über 500 PKW-Stellplätze geplant. Die Stellplätze im Parkhaus sollen dabei wie bisher 24/7 öffentlich zugänglich sein in Anlehnung an die derzeit bestehende Regelung.

Im Rahmen der Entwicklung werden im Quartier öffentliche Stellplätze entfallen - der städtische Parkplatz Altstadt Nord, der städtische Parkplatz Altstadt Ost und straßenbegleitende Stellplätze an der Straße Fuchsgarten. Die entfallenen städtischen Stellplätze werden im Parkhaus über dem neuen Kaufland ersetzt. Die Parkmöglichkeit für Besucher der Altstadt wird somit erhalten bleiben.

Versorgungssituation der Altstadt

Durch den Ersatzbau an anderer Stelle im Norden kann die Einkaufsmöglichkeit für Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt auch während der Bauzeit im alten Kaufland erhalten bleiben. Hierzu wird frühzeitig ein Konzept erarbeitet, das auch die Frage der Parkmöglichkeiten während der Bauphase berücksichtigt.

Baumverlust im Norden:

Der Neubau des Kauflands im Norden ist mit dem Verlust von ca. 50 städtischen und privaten Bäumen verbunden (Anlage 2). Zum Teil wertvoller, stadtbildprägender und für das Klima im Quartier relevanter Baumbestand wird entfallen, der nicht vor Ort ersetzt werden kann. Unter der für den Vorhabenträger zwingenden Vorgabe von 4.000 m² ebenerdiger Verkaufsfläche ist jedoch kein anderer Gebäudezuschnitt möglich. Der Baumverlust ist erheblich und nicht wieder bringbar. Jedoch werden in der Gesamtschau die Chancen, die sich mit der Entwicklung für das Quartier und die ganze Altstadt ergeben, höher gewertet.

Baumerhalt, Freiraumpotentiale und Kompensation vor Ort:

Die Kubatur des neuen Einzelhandels wurde so gesetzt, dass die wertvollen Bäume in einer Reihe parallel zur Grundstücksgrenze der DB erhalten bleiben können (Anlage 2). Diese Baumreihe kann in Zukunft nach Norden und Süden fortgesetzt werden, um einen gewissen Ausgleich zu bieten.

Weiterhin ist auch unter dem Aspekt einer Kompensation vor Ort die Umgestaltung des heutigen Parkplatz Altstadt Ost in eine öffentliche Grün- und Freifläche geplant. Der Bereich kann in Teilen entsiegelt werden und neue Bäume können gepflanzt werden unter Berücksichtigung vorhandener Leitungslagen.

Die Kubatur wurde mehrfach angepasst, sodass der sehr wertvolle, imposante und stadtbildprägende japanische Schnurbaum unmittelbar vor dem Eingang des neuen Marktes erhalten bleiben kann.

Die fachlich notwendigen Maßnahmen zum dauerhaften Erhalt der zu erhaltenden Bäume, insbesondere des Schnurbaums, werden vorgesehen und mitgeplant.

Der wertvolle Baumbestand auf Grundstücken der DB wird durch die Planungen nicht berührt und bleibt erhalten. Es findet kein Eingriff in Grundstücke der DB statt.

Neue Stadtbausteine im Süden mit Wohnen und Gewerbe:

Durch den Abriss des alten Kauflands und der Brücke über der Westlichen Stadtmauerstraße können zwei voneinander unabhängige neue Stadtbausteine mit Wohnen und Gewerbe im Süden entstehen. Die Machbarkeitsstudie skizziert für diesen Bereich eine Grundstruktur, die es im Weiteren auszuarbeiten gilt.

Kulturzentrum E-Werk:

Zentral im Quartier liegt das überregional bedeutende Kulturzentrum E-Werk, das in seinem Bestand und in seiner Nutzung durch die Entwicklung nicht eingeschränkt werden soll. Die neuen Stadtbausteine im Süden müssen dies berücksichtigen. Eine Lösung bietet eine lärmangepasste Bebauung zum E-Werk mit einer lärmabgewandten inneren Organisation z. B. bei etwaigen Wohnungsgrundrissen.

Westliche Stadtmauerstraße:

Durch die Entwicklung kann die Westliche Stadtmauerstraße vollkommen neu gedacht werden. Der Abriss der Brücke legt die Westliche Stadtmauerstraße wieder frei. Hierdurch wird es möglich, künftig eine attraktive Wegeverbindung vom Quartier und vom E-Werk zum Hauptbahnhof zu schaffen ohne den heutigen Angsträum unter der Brücke.

Weiteres Vorgehen:

Für die aufgezeigte städtebauliche Entwicklung des Quartiers Fuchsgarten ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Als nächsten Schritt wird die Schwarz Gruppe in Abstimmung mit der Verwaltung ein Wettbewerbsverfahren / konkurrierendes Verfahren mit mehreren Planungsteams vorbereiten. Bei der Formulierung der Wettbewerbsaufgabe sind die allgemeinen Grundsätze der Stadtentwicklung Erlangens und die projektbezogenen Rahmenbedingungen gleichermaßen zu berücksichtigen.

Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens soll ein ausgearbeitetes städtebaulich und funktional überzeugendes Gesamtkonzept für das Quartier mit seinem öffentlichen Raum sein als Grundlage für ein nachfolgendes Bebauungsplanverfahren.

Der Stadtrat wird wie üblich in das Wettbewerbsverfahren / konkurrierende Verfahren eingebunden.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen/Gutachten/Beschlüsse:

TOP 13

611/259/2026

**Barrierefreier Ausbau der Haltestellen "Hauptfeuerwache" und der angrenzenden Geh- und Radwege im Rahmen des Neubaus der Hauptfeuerwache Äußere Brucker Str. 32;
hier Bebauungsplan-abweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Neustrukturierung der Erlanger Hauptfeuerwache wurde auf Grundlage einer 2017 erarbeiteten Masterplanung entwickelt. Der Vorentwurf zum Neubau und zur Erweiterung wurde am 21.03.2024 im Stadtrat beschlossen (Vorlagen-Nr. 37/045/2024). Die Planung sieht umfangreiche Umbau-, Aufstockungs- und Neubaumaßnahmen vor, unter anderem einen straßenbegleitenden Neubau an der Äußeren Brucker Straße. Im Rahmen der Ämterabstimmung für das gesamte Bauvorhaben wurde festgestellt, dass die Grundstücksgrenzen weder mit dem derzeit tatsächlich genutzten Areal der Feuerwehr, noch mit der Planung übereinstimmen. Daher ist eine Grundstücksarrondierung erforderlich, so dass die künftige fiskalische Grundstücksfläche der Feuerwehr sinnhaft von den öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen unterschieden werden kann. Alle betroffenen Flächen (Fl.Nrn. 1006/4, 1638/4 und 1638/6, Gemarkung Erlangen) befinden sich im Eigentum der Stadt Erlangen.

Durch diese Maßnahmen (straßenbegleitender Neubau und Grundstücksarrondierung) ist es erforderlich, die zukünftigen öffentlichen Verkehrsanlagen in diesem Bereich – hier: Geh-/Radweg und barrierefreier Bussteig – planerisch verbindlich festzulegen. Dies ist die Grundlage, um die neue Grundstücksgrenze festlegen zu können und um eine zukünftige abgestimmte Realisierung des Bauvorhabens Hauptfeuerwache von Amt 24 und der öffentlichen Verkehrsanlagen von Amt 66 zu ermöglichen. Mit der Neuplanung der öffentlichen Verkehrsflächen soll die Haltestelle barrierefrei und richtlinienkonform ausgebaut werden.

Darüber hinaus soll gleichzeitig auch der gegenüberliegende Bussteig (auf der Ostseite der Äußeren Brucker Straße) neu geplant werden, um mittelfristig einen vollständigen barrierefreien Ausbau beider Bussteige der Haltestelle „Hauptfeuerwache“ zu ermöglichen.

[Anlage 1: Luftbild mit Bestandssituation und Grundstücksgrenzen]

Die Hauptfeuerwache sowie die angrenzenden Verkehrsflächen der westlichen Äußeren Brucker Straße liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 200 – Großparkplatz Innenstadt –, der seit 1968 rechtsverbindlich ist. Der Bebauungsplan setzt auf dem Grundstück der Hauptfeuerwache eine Fläche für Gemeinbedarf, Zweckbestimmung Feuerwehr fest. An der damaligen Grundstücksgrenze ist eine Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Diese Grenze stimmt jedoch mit der aktuellen Grenze (derzeitiger Zaun) zwischen dem Feuerwehrgelände und den vorhandenen öffentlichen Verkehrsflächen nicht überein; auch die Neuplanung der öffentlichen Verkehrsflächen mit dem westlichen Bussteig passt nicht zur festgesetzten Straßenbegrenzungslinie.

Die Ostseite der Äußeren Brucker Straße liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 302 – Spinnerei –. Dort soll der Bussteig leicht nach Norden verlegt werden, um dort ebenfalls die Barrierefreiheit ermöglichen zu können. Die Neuplanung greift in die festgesetzte Straßenbegrenzungslinie und die festgesetzten Grünflächen ein.

Um die vorgesehene Planung rechtskonform umsetzen zu können und anschließend entsprechende Grundstücksarrondierungen und Widmungen durchführen zu können, ist ein bebauungsplanabweichender Beschluss erforderlich.

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 Erschließungsanlagen

- a) für den nordwestlichen Bereich der Äußeren Brucker Straße Nr. 32 (südlich der Einmündung „Am Ehrenfriedhof“) in Bezug auf den Bebauungsplan Nr. 200 sowie
- b) für den südöstlichen Bereich (Nähe HausNr. 43) in Bezug auf den Bebauungsplan Nr. 302.

[Anlage 2: Ausschnitt aus den Bebauungsplänen Nrn. 200 und 302 mit Darstellung der betroffenen Flächen].

§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 die Geh-/ Radwege mit der Haltestelle beidseits der Fahrbahn werden so umgeplant, dass jeweils ein ausreichender Raum für den Geh- und Radweg sowie ein richtlinienkonformer Bussteig bereitgestellt wird und der Verkehr künftig verkehrssicher abgewickelt werden kann.

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

Hier nicht der Fall.

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

Bei der Äußeren Brucker Straße handelt es sich um eine vor 1961 vorhandene (historische) Straße gem. Art. 5a Abs. 7 Satz 1 Bayer. Kommunalabgabengesetz (Bay KAG), deshalb kann kein Erschließungsbeitrag mehr erhoben werden.

Die Stadt Erlangen wird sowohl den Umbau der Hauptfeuerwache als auch die Neuordnung der Verkehrsflächen selbst ausführen und finanzieren.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der breitere Ausbau des Geh-/ Radwegs mit dem Umbau der Bushaltestelle beidseits der Fahrbahn überschreiten die in den Bebauungsplänen festgesetzten Straßenbegrenzungslinien.

Im Bereich der Hauptfeuerwache erstreckt sich die künftig öffentliche Straßenverkehrsfläche an der breitesten Stelle um etwa 7,00 m weiter nach Nordwesten – bis zur künftigen Grundstücksgrenze (nach Grenzarrondierung). Die im Bebauungsplan Nr. 200 festgesetzten Baumpflanzungen entlang der Straßenbegrenzungslinie (vier Bäume ohne Standortbindung) können mit der neuen Planung umgesetzt werden. Ein Bestandsbaum kann erhalten bleiben. Südlich davon können die festgesetzten Baumpflanzungen jedoch aufgrund des sehr schmal auslaufenden Grünstreifens leider nicht umgesetzt werden.

Auf der gegenüberliegenden Seite (östlich der Fahrbahn) wird der Bussteig leicht nach Norden verschoben. Für eine richtlinienkonforme Vorbeiführung des künftigen Geh-/ Radwegs an der neuen Bushaltestelle muss in den bestehenden Grünstreifen eingegriffen werden. Für den künftigen Gehweg muss ein kleiner Baum gefällt werden. Als Ersatz sind zwei Neupflanzung am bisherigen Standort der Haltestelle vorgesehen.

[Anlage 3: Vorplanung der barrierefreien Haltestelle „Hauptfeuerwache“ mit Geh- und Radweg und Darstellung der Straßenbegrenzungslinie des Bebauungsplans]

Genauere Ausführungen zu den geplanten öffentlichen Verkehrsanlagen sind der Beschlussvorlage Nr. 613/362/2026, „Barrierefreier Ausbau der Haltestelle „Hauptfeuerwache“ in der Äußeren Brucker Straße“ zu entnehmen, die ebenfalls in der UVPA-Sitzung am 14.04.2026 vorliegt.

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.*

Der Eingriff in die kleinen Grünflächen auf beiden Seiten der Fahrbahn werden dadurch ausgeglichen, dass neue Grünflächen entstehen. An der Nordwestseite werden zudem vier neue Bäume gepflanzt, was sich positiv auf das Klima auswirken wird. Die notwendige Fällung eines kleinen Baumes an der Ostseite wird durch zwei Ersatzpflanzung ausgeglichen.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Der bebauungsplanabweichende Beschluss verursacht keine finanziellen Auswirkungen.

Folgekosten: siehe Vorlage 613/362/2026

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:

Die Erschließungsanlagen am nordwestlichen Straßenrand der Äußeren Brucker Straße auf Höhe der Hauptfeuerwache (HausNr. 32) sowie die am südöstlichen Straßenrand auf Höhe der HausNr. 43 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 am nordwestlichen Straßenrand der Äußeren Brucker Straße auf Höhe der Hauptfeuerwache (HausNr. 32) sowie die am südöstlichen Straßenrand auf Höhe der HausNr. 43 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 8 gegen 0

TOP 14

613/362/2026

Barrierefreier Ausbau der Haltestelle "Hauptfeuerwache" in der Äußeren Brucker Straße

1. Ergebnis/Wirkungen

Die Neustrukturierung der Erlanger Hauptfeuerwache wurde auf Grundlage einer 2017 erarbeiteten Masterplanung entwickelt. Der Vorentwurf zum Neubau und Erweiterung wurde am 21.03.2024 im Stadtrat beschlossen (Vorlagen-Nr. 37/045/2024). Die Planung sieht umfangreiche Umbau-, Aufstockungs- und Neubaumaßnahmen vor, unter anderem einen straßenbegleitenden Neubau an der Äußeren Brucker Straße. Im Rahmen der Ämterabstimmung für das gesamte Bauvorhaben wurde festgestellt, dass die Grundstücksgrenzen weder mit dem derzeit tatsächlich genutzten Areal der Feuerwehr noch mit der Planung übereinstimmen. Daher ist eine Grundstücksarrondierung erforderlich, so dass die künftige fiskalische Grundstücksfläche der Feuerwehr sinnhaft von den öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen unterschieden werden kann. Alle betroffenen Flächen (Fl.Nr. 1006/4, 1638/4 und 1638/6) befinden sich im Eigentum der Stadt Erlangen.

Aufgrund dieser Maßnahmen (straßenbegleitender Neubau und Grundstücksarrondierung) ist es erforderlich, die zukünftigen öffentlichen Verkehrsanlagen in diesem Bereich – hier: Geh-/Radweg und barrierefreier Bussteig – planerisch verbindlich festzulegen. Dies ist die Grundlage, um die neue Grundstücksgrenze festlegen zu können und um eine zukünftige abgestimmte Realisierung des Bauvorhabens Hauptfeuerwache von Amt 24 und der öffentlichen Verkehrsanlagen von Amt 66 zu ermöglichen.

Außerdem wurde auch die Planung für den gegenüberliegenden Bussteig (auf der Ostseite der Äußeren Brucker Straße) erstellt, um mittelfristig einen vollständigen barrierefreien Ausbau der Haltestelle „Hauptfeuerwache“ zu ermöglichen.

Seit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) besteht die bundesweite Pflicht für Kommunen im ÖPNV, die vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Um den barrierefreien Haltestellen-Ausbau möglichst effektiv voranzutreiben, wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans 2016 - 2021 der Stadt Erlangen eine Prioritätenliste für einen schrittweisen Ausbau von Haltestellen erarbeitet (s. UVPA-Beschluss 613/247/2019/1 „Prioritätenliste barrierefreier Umbau der Bushaltestellen“ vom 15.10.2019). Dieser Ausbau ist auch ein wichtiger Bestandteil des Erlanger Nahverkehrsplans 2025 (s. StR-Beschluss 613/331/2025 vom 27.11.2025). Um dieser Verpflichtung nachzukommen, baut die Stadt Erlangen seit 2020 kontinuierlich mehrere Bussteige pro Jahr barrierefrei aus. Diese Daueraufgabe soll auch weiterhin fortgeführt werden, insbesondere auch weil die Förderquote für diese Maßnahmen mit ca. 75% sehr hoch ist und für die Stadt Erlangen daher vergleichsweise niedrige Kosten anfallen.

Die Haltestelle „Hauptfeuerwache“ steht auf der „Prioritätenliste barrierefreier Umbau der Bushaltestellen“ weit oben (Platz 7).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

Westlicher Bussteig (neben Hauptfeuerwache) – Fahrtrichtung Süd

Da die vorhandene Busbucht viel zu kurz ist (Gelenkbus steht in signalisierter Fuß- und Radfurt und blockiert diese) und der Bussteig samt Geh- und Radweg im Bestand viel zu schmal ist, kann dieser Haltestellen-Typ hier nicht wiederhergestellt werden.

Für die Förderfähigkeit ist Voraussetzung, dass die neuen Verkehrsanlagen richtlinienkonform und barrierefrei ausgeführt werden. Daher ist hier nun eine „Haltestelle am Fahrbahnrand“ geplant. Bei der vorliegenden und künftigen Verkehrsstärke in der Äußeren Brucker Straße ist ein „Bushalten am Fahrbahnrand“ gemäß den entsprechenden Richtlinien unbedenklich. Neben dem kurzzeitig haltenden Bus steht hier ein weiterer Fahrstreifen für Kfz zum Vorbeifahren zur Verfügung.

Bussteig, Geh- und Radweg können in regelkonformen Breiten hergestellt werden. Ein von Amt 24 gewünschter Distanzstreifen entlang des Gebäude-Neubaus kann ebenso weitestgehend ermöglicht werden.

Durch den geplanten Entfall einer derzeit bestehenden Zufahrt (im Zuge des Gebäude-Neubaus) kann der vorhandene Grünstreifen verlängert werden. Der vorhandene Bestands-Baum soll erhalten werden und es sollen 4 neue Bäume gepflanzt werden. Weitere Baumstandorte sind in diesem Bereich aufgrund der vorhandenen Leitungen nicht möglich.

Da an der Äußeren Brucker Straße für die neue Hauptfeuerwache planmäßig nur eine Zufahrt vorgesehen ist, wird die Signalisierung entsprechend an diese Hauptzufahrt angepasst.

Östlicher Bussteig – Fahrtrichtung Nord

Der neue Bussteig muss etwas Richtung Norden verschoben werden. Nur so kann eine geradlinige und spaltminimierende Anfahrbarkeit des Bussteigs durch die Busse möglich werden. Dies ist beim alten Standort des Bussteigs nicht möglich, da dieser in einer großen Kurve liegt. Trotzdem halten die Busse nach wie vor innerhalb ihrer Busspur.

Außerdem kann nur am geplanten Standort der neue Bussteig gut zwischen die vorhandenen großen Bäume integriert werden. Im Rahmen der vertiefenden Entwurfsplanung wird die Verträglichkeit des Baumstandortes mit dem neu herzustellenden Busbordstein nochmals gesondert geprüft. Lediglich ein sehr kleiner Baum im Bereich des neuen Gehwegs muss entfallen. Hierfür sind jedoch zwei Baum-Neupflanzungen am alten Standort des Bussteigs vorgesehen, wo der Grünstreifen verlängert wird.

Am neuen Standort kann der barrierefreie Bussteig regelkonform eingerichtet werden und auch der Geh- und Radweg kann mit regelkonformen Breiten unkritisch am Bussteig vorbeigeführt werden. Außerdem sind dort keine problematischen Leitungen im Untergrund vorhanden, sodass eine Ordnungsgemäße Aufstellung der Buswartehalle möglich ist. Zudem wird durch einen neuen, kurzen Verbindungsweg eine gute fußläufige Zugänglichkeit zum Bussteig für die Nutzenden und die Anwohner*innen der großen Wohnanlage im Osten ermöglicht.

Am bisherigen Standort des Bussteigs sind alle vorgenannten Aspekte und Vorteile nicht gegeben.

3. Prozesse und Strukturen

Für die beiden neuen Bussteige wird wie üblich zu gegebener Zeit ein Zuwendungsantrag nach BayGVFG bei der Regierung von Mittelfranken gestellt werden.

Der westliche Bussteig samt Geh- und Radwegen kann erst nach der Realisierung des Gebäude-Neubaus Hauptfeuerwache hergestellt werden, da er zum Teil die planmäßig entfallende Zufahrt überbaut. Zudem sind während der Baumaßnahme für den Gebäude-Neubau vorübergehend größere Eingriffe in den öffentlichen Gehweg unumgänglich.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* - Förderung umweltfreundliche Mobilität u. Baum-Neupflanzungen
- ja, negativ* - Bauaktivität
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein* - bundesweite Pflicht für Kommunen gemäß PBefG die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

5. Ressourcen

Grobkostenschätzung Investitionskosten:

Bussteig West + Ost	ca. 500.000 €	bei IPNr.: 541.6101 (Amt 66)
Baumpflanzungen	ca. 15.000 €	„Bushaltestellen (Barrierefreiheit)“

Korrespondierende Einnahmen: Für die Maßnahme soll ein Zuwendungsantrag nach BayGVFG gestellt werden. Mit einer Förderung in Höhe von ca. 75% der zuwendungsfähigen Kosten wird hierbei gerechnet.

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind in der erforderlichen Gesamt-Höhe derzeit bei IP-Nr. 541.6101 nicht vorhanden und werden von der Verwaltung zum HH angemeldet werden

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

Ergebnis/Beschluss:

Die Haltestelle "Hauptfeuerwache" in der Äußeren Brucker Straße soll gemäß beiliegendem Lageplan barrierefrei ausgebaut werden - vorbehaltlich Zustimmung des Stadtrates zum Bebauungsplanabweichenden Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB (Vorlagen-Nr. 611/259/2026).

Mit der vorliegenden Planung (s. Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Die Haltestelle "Hauptfeuerwache" in der Äußeren Brucker Straße soll gemäß beiliegendem Lageplan barrierefrei ausgebaut werden - vorbehaltlich Zustimmung des Stadtrates zum Bebauungsplanabweichenden Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB (Vorlagen-Nr. 611/259/2026).

Mit der vorliegenden Planung (s. Anlage) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte durchzuführen.

Die notwendigen Finanzmittel für das entsprechende Haushaltsjahr sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 15

611/261/2026

**Fußgängerüberweg Sandbergschule
hier: Bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Zwischen der Friedhofstraße und der Sandbergstraße hinter der Kirche *St. Peter und Paul* soll die Gehwegverbindung auf der Grundlage des § 125 Abs. 3 Nr. 2 BauGB planabweichend hergestellt werden und so die Verkehrssicherheit für die Schulkinder der Sandbergschule („Max-und-Justine-Elsner-Grundschule“) erhöht werden: der dort vorhandene Grünstreifen soll verschmälert und eine Gehwegverbindung hergestellt werden.

Der betroffene Straßenabschnitt liegt im Bereich des 2. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 179 - Westlicher Bachgraben -. Das Deckblatt ist seit 1986 rechtsverbindlich. Aus der Begründung zu oben

genanntem Deckblatt geht hervor, dass unzureichende städtebauliche Festsetzungen aus dem Bebauungsplan Nr. 179 nachgeschärft, Reserveflächen für eine Erweiterung des Brucker Friedhofareals vorgesehen und die Talmulde des Bachgrabens westlich der Gartenstraße – ein mit Bäumen bestandenes naturnahes und leicht sumpfiges Biotop - vor Bebauung geschützt werden sollte. Der betroffene Grünstreifen, der nun in einen Gehweg für die Schulkinder der Max-und-Justine-Elsner-Schule umgewandelt werden soll, befindet sich am nördlichen Rand des Geltungsbereiches des Deckblattes. Ursprünglich geplant als das ruhige Ende einer Sackgasse mit Stellplätzen, die wohl dem Eingang des Friedhofs zugeordnet sein sollten, werden diese heute vermehrt als Hol- und Bringzone durch die Eltern der Schulkinder genutzt. Zu Stoßzeiten besteht ein dementsprechend hohes Verkehrsaufkommen, sowohl was die zu Fuß gehenden Kinder als auch die hier wendenden Autos betrifft.

Um den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen im Bereich von Grundschulen zu entsprechen, soll innerhalb der im Deckblatt des Bebauungsplanes festgesetzten Grünfläche gegenüber den Parkplätzen ein 2,50 m breiter Gehweg errichtet werden. Die Restflächen von ca. 2 m Breite bleiben als Grünfläche erhalten.

Das Baugesetzbuch (BauGB) eröffnet mit § 125 Abs. 3 Nr. 2 die Möglichkeit eines planabweichenden Beschlusses, um eine Erschließungsanlage abweichend vom Bebauungsplan rechtskonform ausbauen und anschließend auch widmen zu können.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage ist dementsprechend ein bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB über die Erschließungsanlage für den Bereich zwischen Sandberg- und Friedhofstraße, westliche Straßenseite gegenüber den Bestandsparkplätzen.

§125 Abs. 3 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 der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsfläche. Lediglich das Straßenbegleitgrün wird auf einer Länge von ca. 28 Metern um 2,50 Meter verschmälert. Dabei bleibt der planerische Grundgedanke des Bebauungsplanes und seines Deckblattes erhalten.

[B] Die Erschließungsanlagen bleiben hinter den Festsetzungen zurück:

Die Erschließungsanlagen bleiben hier nicht hinter den Festsetzungen des Bebauungsplanes und seines Deckblattes zurück.

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

Durch die Umsetzung des Gehweges entsteht keine Mehrlast in der Beitragspflicht, da für diese Erschließungsanlage keine Erschließungsbeiträge mehr zu erheben sind.

Die Auswirkung der Abweichung auf die betroffenen und angrenzenden Grundstücke kann als unwesentlich angesehen werden – es entsteht keine veränderte Situation in Bezug auf die Erschließungsmöglichkeit anliegender Grundstücke.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Da hinter senkrecht parkenden Autos eine Straßenbreite von 6 Metern eingehalten werden muss, kann die Straßenverkehrsfläche nicht verschmälert werden.

Der neu errichtete Gehweg greift in die im Bebauungsplan festgesetzte derzeit noch ca. 4,50 Meter breite Grünfläche ein. Gemäß dem Erlanger Standard, aber auch nach den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) im Bereich von Grundschulen soll der Gehweg eine Mindestbreite von 2,50 Meter aufweisen. Der restliche 2 Meter breite Streifen kann weiterhin als Grünfläche bestehen bleiben.

Aufgrund ihrer geringen Größe und Wirksamkeit und basierend auf Abwägungsentscheidungen zugunsten der Verkehrssicherheit der Schulkinder ist dieser Eingriff in die Grünfläche zu rechtfertigen.

Auf Basis dieses bebauungsplanabweichenden Beschlusses kann der Gehweg entsprechend der Beschlussvorlage 613/336/2025 „Antrag aus der Bürgerversammlung Am Anger vom 25.03.2025: TOP 8 Fußgängerüberweg Sandbergschule“ - ebenfalls in der UVPA-Sitzung vom 14. April 2026 - umgesetzt und auch gewidmet werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, da Förderung des Fußverkehrs
- ja, negativ*, da Versiegelung der Grünfläche zur Herstellung des Gehweges
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja*
- nein*, da es sich bei der Verbindung um eine essenzielle Zuwegung zur Sandbergschule für den Fußverkehr / Schülerverkehr handelt.

**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:

Die Erschließungsanlagen zwischen Sandbergstraße und Friedhofstraße 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 zwischen Sandbergstraße und Friedhofstraße 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 8 gegen 0

TOP 16

613/336/2025

Antrag aus der Bürgerversammlung Am Anger vom 25.03.2025: TOP 8 Fußgängerüberweg Sandbergschule

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Auf dem Parkplatz hinter der Sandbergschule (zwischen der Friedhofstraße und der Sandbergstraße) herrscht ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, da dort viele Eltern zum Bringen/Holen ihrer Kinder parken. Ein sicheres Überqueren dieser Straßenverbindung ist durch die zahlreichen Ein- und Ausparkvorgänge sowie der Notwendigkeit der Benutzung der Fahrbahn für die Kinder nur schwer möglich, unübersichtlich und dementsprechend gefährlich. Daher soll eine Gehwegverbindung geschaffen werden, die die Schulkinder sicher an den Parkplätzen vorbeiführt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Gehweg soll westlich der Fahrbahn errichtet werden und damit den südlichen Gehweg in der Friedhofstraße mit dem gemeinsamen Geh-/Radweg in der nördlichen Sandbergstraße verbinden. Hierfür müssen eine Streukiste sowie zwei Kalksteinquader versetzt bzw. entfernt werden. Gemäß dem Erlanger Standard sollen Gehwege eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) weisen im Umkreis von 200 m von Grundschulen erhöhte Anforderungen an Gehwege aus, was ebenso ein Mindestmaß von 2,50 m bedeutet. Die Hecke entlang der Mauer zur Kirche wird damit nicht erhalten werden können. Den Gehweg schmaler herzustellen ist aufgrund der oben genannten Anforderungen sowie zahlreicher Einbauten (Schilder-/ Laternenmast, Hydrant) nicht vertretbar. Eine Verschmälerung der 6,00 m breiten Fahrbahn ist aufgrund der Ein- und Ausparkvorgänge in die Senkrechtparkplätze auf der Ostseite ebenfalls nicht möglich. Die verbleibenden ca. 2,00 m Restfläche zur Mauer sollen daher anderweitig bepflanzt werden. Denkbar sind hier kleine Sträucher oder eine Blumenwiese, die direkt vom Gehweg aus gepflegt werden können und keinen Durchlass entlang der Mauer benötigen.

Da es sich bei der benötigten Fläche für den Gehweg um eine im Deckblatt des Bebauungsplanes Nr. 179 festgesetzte Grünfläche handelt, ist ein planabweichender Beschluss notwendig, um eine Erschließungsanlage abweichend vom Bebauungsplan rechtskonform ausbauen und entsprechend widmen zu können (siehe Beschlussvorlage 611/261/2026).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Vorbehaltlich der Zustimmung zum planabweichenden Beschluss (611/261/2026) und nach Beschlussfassung des UVPA zur hier vorgelegten Vorplanung (Anlage 1) können die weiter notwendigen, vertiefenden Planungsschritte (Entwurfsplanung) durchgeführt werden. Nach der Bereitstellung der notwendigen HH-Mittel wäre eine Realisierung des Vorhabens frühestens ab 2027 möglich.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*, da Förderung des Fußverkehrs*
- ja, negativ*, da Versiegelung der Grünfläche zur Herstellung des Gehwegs*
- nein*

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ja**
- nein*, da es sich bei der Verbindung um eine essentielle Zuwegung zur Sandbergschule für den Fußverkehr/Schülerverkehr handelt*

**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:	60.000 €	bei IPNr.: Amt 66
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 derzeit noch nicht vorhanden

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

Ergebnis/Beschluss:

1. Zwischen der Friedhofstraße und der Sandbergstraße hinter der Koptisch-Orthodoxen Kirche Maria & Apostolos soll eine Gehwegverbindung für die Schulkinder der Sandbergschule errichtet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

2. Mit der vorliegenden Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungsschritte durchzuführen.
3. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.
4. Der Antrag aus der Bürgerversammlung am Anger vom 25.03.2025 ([Protokoll Bürgerversammlung am Anger vom 25. März 2025 | Stadt Erlangen](#) TOP 8) ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

5. Zwischen der Friedhofstraße und der Sandbergstraße hinter der Koptisch-Orthodoxen Kirche Maria & Apostolos soll eine Gehwegverbindung für die Schulkinder der Sandbergschule errichtet und die Verkehrssicherheit erhöht werden.
6. Mit der vorliegenden Planung (Anlage 1) ist die Leistungsphase „Vorplanung“ gemäß DA Bau - Abschnitt 5.4 abgeschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiter notwendigen Planungsschritte durchzuführen.
7. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.
8. Der Antrag aus der Bürgerversammlung am Anger vom 25.03.2025 ([Protokoll Bürgerversammlung am Anger vom 25. März 2025 | Stadt Erlangen](#) TOP 8) ist damit bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 17

613/345/2025/1

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 (siehe Vorlage 613/374/2026).

Die Bedingungen im definierten Fußwegenetz wurden durch Begehungen, Analysen und Beteiligungsformate erhoben und bewertet (www.erlangen.de/zu-fuss). Defizite im Längsverkehr betreffen u.a. die Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreite durch parkende Kraftfahrzeuge.

Zur Behebung der festgestellten Defizite werden Maßnahmen erarbeitet, um das Netz schrittweise barrierefrei und alltagstauglich auszubauen.

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

Ergebnis/Beschluss:

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

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:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

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:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 18

613/374/2026

Fußverkehrskonzept: Gesamtstädtisches Fußverkehrsnetz

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Für die Innenstadt und Tennenlohe wurde bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) erstmals eine Netzkonzeption für den Fußverkehr erstellt. Dieses Vorgehen wurde nun auf das gesamte Stadtgebiet übertragen. Das vorliegende Netz (Anhang 1) sowie die für die Netzkategorien geltenden Standards (Anhang 2) bilden eine wichtige planerische Grundlage, um den Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart zu stärken.

Die Netzkonzeption zeigt die wichtigen Verbindungen für den Alltagsfußverkehr, um eine flächendeckende Erschließung für den Fußverkehr im gesamten Stadtgebiet zu gewährleisten. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege werden direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen des Fußverkehrs planerisch festgelegt. Damit verbunden ist das Ziel, im Netz die definierten Standards herzustellen. Das Fußverkehrsnetz bildet somit die Grundlage für die Entwicklung konkreter Maßnahmen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Netzkonzeption – Vorgehen:

Seit 2024 arbeitet die Stadt Erlangen gemeinsam mit den externen Planungsbüros LK Argus (Kassel) und Mobilitätslösung (Darmstadt) an der Erstellung eines gesamtstädtischen Fußverkehrskonzepts. Das Fußverkehrsnetz bildet einen zentralen Bestandteil dieses Konzeptes. Das Gesamtkonzept wird nach Abschluss separat zum Beschluss vorgelegt.

Ziel der Netzbildung ist die sichere und komfortable Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Bedarfs zu Fuß, wie:

- Wohngebiete
- Einkaufsmöglichkeiten und Einrichtungen der Nahversorgung
- Haltestellen des ÖPNV
- medizinische und soziale Infrastruktur, z. B. Arzt Häuser, Kindergärten oder Senioreneinrichtungen
- Bildungseinrichtungen, z.B. Schulen und Universitätsstandorte
- Freizeit- und Erholungsflächen

Die Netzbildung erfolgt auf Stadtteilbasis, da Fußverkehr überwiegend im Nahraum stattfindet. Gleichzeitig bildet das Netz ein gesamtstädtisch durchgängiges System. Ein Fokus des Konzepts liegt auf dem Schulumfeld und Schulwegen.

Im ersten Schritt wurden wichtige Ziele des Fußverkehrs identifiziert und durch Luftlinien mit den Wohngebieten (Quellen) verbunden (Wunschliniennetz). Durch die Übertragung auf das bestehende Straßen- und Wegenetz entstand ein Analysenet, das in mehreren Arbeitsschritten weiterentwickelt, überprüft und verifiziert wurde. Hierzu gehörten unter anderem detaillierte Begehungen vor Ort und Unfallanalysen.

Beteiligung:

Auch die Hinweise aus den verschiedenen Beteiligungsformaten bildeten eine wichtige Grundlage für die Entwicklung des Netzes und dienten zugleich der Plausibilisierung der Entwürfe (www.erlangen.de/zufuss).

Die Beiträge aus der Online-Beteiligung wurden hierzu stadtteilbezogen ausgewertet.

Darüber hinaus fanden in fünf zentralen Stadtteilen sogenannte Fußverkehrs-Checks statt, bei denen gemeinsame Begehungen von Verwaltung, Orts- und Stadtteilbeiräten sowie Interessensvertretern (z.B. Schulweghelfende, Fuss e.V.) durchgeführt wurden.

In weiteren Teilgebieten wurden Infostände durchgeführt, an denen die Netzentwürfe präsentiert wurden. Bürgerinnen und Bürger sowie auch die Stadt- und Ortsteilbeiräte konnten Hinweise geben und Rückmeldungen einbringen.

Zudem wurden in einem Forum Mobilität mit dem Schwerpunkt Fußverkehr Rückmeldungen zum Netz eingeholt. Ein weiteres Forum zum Thema Maßnahmen ist noch vor den Sommerferien vorgesehen.

Für den Stadtteil Innenstadt erfolgte im Rahmen des Konzeptes eine Überprüfung und Fortschreibung der im VEP 2030 definierten Netzkonzeption. Das im Rahmen des VEP 2030 für Tennenlohe definierte Netz wurden mit geringfügigen Anpassungen und unter Berücksichtigung der aktuellen Netzdefinitionen übernommen.

Kategorien:

Das Netz unterscheidet drei Kategorien: Hauptnetz, Nebennetz sowie Verbindungsstrecken. Für diese gelten jeweils eigene Standards.

Für das nicht im Netzplan enthaltene Basisnetz (= alle Straßen und Wege, die nicht als Hauptnetz, Nebennetz oder Verbindungsstrecken klassifiziert sind) gelten die gesetzlichen Mindestanforderungen der StVO.

Hauptnetz

- durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr im Siedlungsgebiet
- sichert die Erreichbarkeit wichtiger Ziele / Zielagglomerationen aus den angrenzenden Wohnquartieren

Nebennetz

- stellt die Erreichbarkeit weiterer Einzelziele sicher, beispielsweise Grundschulen, soziale Einrichtungen oder Freizeitziele

Verbindungsstrecken

- Verbindungen an Ortsrändern und zwischen Ortsteilen
- Anbindung von bedeutenden Freizeitzielen außerhalb der Siedlungsbereiche

Außerdem wird eine weitere Kategorie entwickelt, s.g. Flaniererrouten. Dabei handelt es sich um Fußwegeachsen im Fußverkehrsnetz, die eine besondere Bedeutung hinsichtlich Nutzung und Gestaltung haben. Im Rahmen des Konzepts werden Ideen zur Weiterentwicklung gegeben, denkbar sind Themenrouten, z.B. Gesundheitsroute, Spielroute. Diese werden im Zuge des Schlusskonzept vorgelegt.

Standards:

Die Definition von Anforderungen und Standards für den Fußverkehr in Erlangen ist eine wesentliche Voraussetzung für dessen Förderung.

Die Stadt Erlangen hat bereits im Rahmen des VEP 2030 Qualitätsstandards für den Fußverkehr formuliert, die im Zuge des Fußverkehrskonzepts weitergeführt und aktualisiert wurden. Diese Qualitätsstandards beinhalten Aussagen zu:

- Längsverkehr
- Querverkehr
- ÖPNV-Umfeld
- Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit

Die aktuellen rechtlichen Grundlagen wie die StVO-Novelle 2024 mit zugehöriger VwV-StVO sowie aktuell anstehende Richtlinienänderungen, unter anderem die kurz vor der Veröffentlichung stehenden Regelwerke RAST¹ und EFA² sind hierbei berücksichtigt.

Die Standards sind bei Neuplanungen und Umplanung zugrunde zu legen. Die Anforderungen des Fußverkehrs gehen dabei gleichberechtigt mit den anderen Verkehrsarten in die planerische Abwägung ein (siehe auch Fußverkehrsstrategie des Bundes³).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Fußverkehrsnetz und die zugehörigen Standards dienen nach Beschluss als Grundlage für die Weiterentwicklung des Fußverkehrs in Erlangen über einen Zeitraum von ca. 10 bis 20 Jahren.

Die definierten Standards sollen, sofern dies in Abwägung mit den anderen Verkehrsarten möglich ist, im Fußverkehrsnetz in den kommenden Jahren Schritt für Schritt hergestellt werden, insbesondere dort, wo aktuell noch Qualitätsdefizite bestehen.

Eine Priorisierung von Maßnahmen zur Netzertüchtigung wird besonders dringliche und aufgrund der Gefahrenbeurteilung notwendige Maßnahmen in den Vordergrund stellen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass kostengünstige Maßnahmen kurzfristig leichter umsetzbar sind, während umfassende Umbauten derzeit aufgrund der Haushaltslage nur eingeschränkt realisierbar sind.

Für die Umsetzung der Standards im Netz ist der Einsatz finanzieller Mittel erforderlich. Entsprechende Maßnahmen und Finanzierungsbedarfe werden daher dem Ausschuss zu gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006 bzw. 202x): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002 bzw. 202x): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

³ bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile

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 Ausschuss beschließt das im Rahmen des Fußverkehrskonzepts erarbeitete gesamtstädtische Fußverkehrsnetz sowie die zugehörigen Netzstandards (Anhang 1 und 2).

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Ausschuss beschließt das im Rahmen des Fußverkehrskonzepts erarbeitete gesamtstädtische Fußverkehrsnetz sowie die zugehörigen Netzstandards (Anhang 1 und 2).

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 19

613/356/2025

Antrag Nr. 198/2025 der Fraktion Erlanger Linke - Antrag gegen die Überbauung der Aurachtalbahn

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag Nr. 198/2025 der Stadtratsfraktion Erlanger Linke (Anlage 1) wird beantragt, den Trassenabschnitt der ehemaligen Aurachtalbahn zwischen Kriegenbrunn und Frauenaarach nicht zu entwidmen und nicht zu bebauen, um die Möglichkeit zur Reaktivierung der Aurachtalbahn offenzuhalten.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Stadt Erlangen plant in Kooperation mit der Stadt Herzogenaurach aktuell eine Radschnellverbindung (RSV) zwischen den beiden Städten, deren Korridor bereits 2017 mit der „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise“ untersucht und beschlossen wurde.

Im Abschnitt zwischen Kriegenbrunn und Frauenaarach wurde in der Planung hierfür auf einen etwa 900 Meter langen Teilabschnitt der stillgelegten Gleistrasse zurückgegriffen. Alternative Führungen über die Willi-Grasser-Straße und Bierweg oder Hüttendorfer und Londoner Straße sind im direkten Vergleich deutlich nachteiliger und schieden daher frühzeitig aus der kleinräumigen Variantenbetrachtung aus. Neben deutlichen Umwegen sprechen auf allen Alternativen auch die zu überwindenden Höhenunterschiede, Zeitverluste an Knotenpunkten und Flächenverfügbarkeiten gegen die Alternativführungen.

Auf der anderen Seite ergäbe sich durch die Neuanlage einer Verbindung auf diesem Abschnitt auch eine deutliche Verbesserung in der Fußwegeanbindung für Kriegenbrunn. Über den die Radschnellverbindung begleitenden Fußweg könnten von Kriegenbrunn aus sowohl der Supermarkt an der Sylvaniastraße, die Freizeit- und Sportanlagen (Spielplatz, Pumptrack) an der Willy-Grasser-Straße und nicht zuletzt die Grundschule Frauenaarach, zu deren Sprengel auch der gesamte Ort Kriegenbrunn gehört, über eine attraktive, befestigte, gut einsehbare und idealerweise beleuchtete Verbindung erreicht werden.

Im Falle einer Reaktivierung, die aufgrund des baulichen Zustandes der Trasse ohnehin nur mit entsprechend längerfristigen Planungs- und Bauarbeiten durchgeführt werden könnte, müsste dann eine Alternativlösung für die Radschnellverbindung erarbeitet werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Stadtverwaltung ist bestrebt, die Möglichkeit einer Reaktivierung der Aurachtalbahn nicht zu verbauen: Entgegen der Machbarkeitsstudie von 2017 wird in der weiteren Fortsetzung Richtung

Herzogenaurach nicht auf die ehemalige Bahntrasse zurückgegriffen, sondern ein Ausbau des die Bahntrasse begleitenden Wirtschaftsweges geplant.

Auch auf dem Abschnitt zwischen Kriegenbrunn und Frauenaaurach soll die bahnbetriebliche Widmung und somit die Reaktivierungsmöglichkeit erhalten bleiben. Der sich daraus ergebende Konflikt mit einer richtlinienkonformen und förderfähigen Führung der Radschnellwegverbindung ist bisher ungelöst.

Eine Lösung soll dem Gremium im Zuge des Vorplanungsbeschlusses der Gesamttrasse der RSV vorgestellt 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:

Die Erlanger Linke hat vorab zur Sitzung per E-Mail darum gebeten, dass Ihr Antrag in die nächste Ausschusssitzung vertagt wird. Da durch eine Vertagung in den nächsten UVPA der Antrag erlöschen würde schlägt Herr OBM Dr. Janik vor, den Antrag in den nächsten Stadtrat am 27.04.2026 zu verweisen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 198/2025 der Stadtratsfraktion Erlanger Linke ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Die Erlanger Linke hat vorab zur Sitzung per E-Mail darum gebeten, dass Ihr Antrag in die nächste Ausschusssitzung vertagt wird. Da durch eine Vertagung in den nächsten UVPA der Antrag erlöschen würde schlägt Herr OBM Dr. Janik vor, den Antrag in den nächsten Stadtrat am 27.04.2026 zu verweisen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 198/2025 der Stadtratsfraktion Erlanger Linke ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 20

613/359/2026

Antrag Nr. 227/2025 des Stadtteilbeirates Innenstadt - Westliche Stadtmauerstraße: Sicherung des Fußweges durch den Tunnel bei Wegfall Passerelle

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Ende 2025 wurde die Passerelle abgerissen, d.h. die direkte Fußwegeverbindung zwischen Altstadtmarkt und E-Werk / Fuchsenwiese steht nicht mehr zur Verfügung. Der Stadtteilbeirat Innenstadt beantragt daher mit Antrag Nr. 227/2025 (s. Anlage 1), dass eine Fußwegsicherung durch den Tunnel Westliche Stadtmauerstraße unmittelbar nach dem Abriss mit geeigneter Abgrenzung

zur Straße ausgewiesen wird. Zu Prüfen wäre außerdem die Möglichkeit zur Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereiches ab der Engelstraße bis zum bereits bestehenden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Passerelle war zwar eine alternative Fußwegeverbindung, aber nicht hochfrequentiert und ohne wichtige Verkehrsbedeutung im Fußwegenetz der Stadt Erlangen (s. Anlage 2). Die Haupttrouten auf dieser Relation führen über die Hauptstraße / Engelstraße bzw. im Westen entlang der Bahnstrecke zwischen Westl. Stadtmauerstraße (südl. der Unterführung) und E-Werk. Gleichwohl bot die Passerelle eine Verbindung zwischen dem Altstadtmarkt und der Fuchswiese. Über die privaten Flächen des Kauflandes stehen zwar auch alternative Verbindungen über die dortigen Treppenhäuser zur Verfügung, diese sind aber weder öffentlich gewidmet noch durchgehend geöffnet.

Bereits vor dem Abriss der Passerelle erfolgte eine Prüfung durch die Verwaltung, welche Alternativrouten im bestehenden Netz möglich sind (s. Anlage 3). Diese ergab, dass durch den Entfall der Passerelle Umwege bei Nutzung der Hauptstraße / Engelstraße bzw. der westl. Wegeverbindung entlang der Bahnstrecke von max. 110 m entstehen, die auch für den Fußverkehr zumutbar sind.

Die vom Stadtteilbeirat vorgeschlagene Führung des Fußverkehrs entlang der Westl. Stadtmauerstraße durch die Unterführung wurde ebenfalls geprüft. Diese wurde aber aus den folgenden Gründen verworfen:

- Der Bereich der Unterführung ist extrem unattraktiv für Fußgänger.
- Für eine verkehrssichere Gehwegverbindung sind nach aktuellen Regelwerken mind. 2 m Gehwegbreite notwendig, die eine Begegnungsfall von zwei Fahrzeugen auf der Restfahrbahnbreite ausschließen.
- Die daraus folgende Engstelle für den Kraftfahrzeugverkehr wäre zwar aus Gründen der Leistungsfähigkeit möglich, müsste aber aufgrund der problematischen Sichtverhältnisse trotzdem mit einer kostenaufwändigen Engstellensignalisierung abgesichert werden.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung dieser Fußwegeverbindung und der hierfür notwendigen Investitions- und laufenden Betriebskosten für die Engstellensignalisierung wurde dieser Lösungsansatz aufgrund des äußerst ungünstigen Nutzen- / Kosten-Verhältnisses seitens der Verwaltung verworfen.

Zwingend erforderlich ist aber eine verkehrssichere Erschließung der neuen Hochbauprojekte (u. a. ZAM) an der Westl. Stadtmauerstraße nördlich der Unterführung für den Fußverkehr. Die Verwaltung wird daher mit einfachen markierungstechnischen Mitteln den ruhenden Verkehr so neu regeln, dass eine verkehrssichere Erschließung für den Fußverkehr von der Engelstraße in Richtung Süden möglich ist (s. Anlage 4). Diese Maßnahme soll nach Abschluss der anstehenden Bauarbeiten für ein privates Bauvorhaben umgesetzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Derzeit laufen zwischen der Stadt und dem Eigentümer des Kauflands Gespräche über eine Neugestaltung des Areals in der Erlanger Altstadt. Die Überlegungen umfassen auch eine Neugestaltung der Westliche Stadtmauerstraße.

3. 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:

Herr Beirat Dr. Hartmann bittet um folgende Ergänzung:

Es soll ein Wegweiser angebracht werden, welcher die zu Fußgehenden auf den Geh- und Radweg entlang der Bahn in Richtung E-Werk leiten soll.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 227/2025 des Stadtteilbeirates Innenstadt ist hiermit abschließend bearbeitet

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Beirat Dr. Hartmann bittet um folgende Ergänzung:

Es soll ein Wegweiser angebracht werden, welcher die zu Fußgehenden auf den Geh- und Radweg entlang der Bahn in Richtung E-Werk leiten soll.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 227/2025 des Stadtteilbeirates Innenstadt ist hiermit abschließend bearbeitet

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 21

613/366/2026

Antrag Nr. 230/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Parkinfos auf LED-Tafeln

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Antrag Nr. 230/2025 beantragt die SPD Stadtratsfraktion, dass die Verwaltung Informationen zu Parkmöglichkeiten erarbeitet, die als städtische Information an den digitalen LED-Werbetafeln gezeigt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die aktuellen 6 LED-Tafeln (sog. Digital Board) sowie 1 Mega-Light werden im Rahmen der Dienstleistungskonzession für Werberechte derzeit von der Firma STROER betrieben. Die Standorte hierfür wurden in einem aufwändigen Abstimmungsverfahren mit der Verwaltung festgelegt, um sowohl die Anforderungen an eine große Werbewirksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden, aber auch keine sicherheitsrelevante Ablenkung vom Verkehrsgeschehen zu gewährleisten.

Die Stadt Erlangen hat für diese digitalen Anzeigen Zeitkontingente vereinbart, die sie für eigene Zwecke nutzen kann. Eine kontinuierliche Information, wie sie für Parkinformationen im Sinne eines Parkleitsystems notwendig wären, ist aber nicht möglich.

Um dem Verkehr die notwendigen Informationen zur Nutzung von Parkmöglichkeiten - am besten in Form dynamischer Echtzeit-Informationen - zu übermitteln, sind kontinuierliche Anzeigesysteme notwendig, die für den Parksuchverkehr an geeigneten Standorten platziert sind und im Sinne eines

Leitsystems auch die Kontinuitätsregel gewährleisten. Dies ist mit dem bestehenden Werbesystem nicht möglich, sondern hierfür ist statisches bzw. dynamisches Parkleitsystem zu installieren.

Die Verwaltung hat bereits den Auftrag für die Planung eines derartigen neuen Parkleitsystems erhalten, musste diesen aber aufgrund fehlender finanzieller Mittel zur Beauftragung externer Gutachter auf unbestimmte Zeit zurückstellen.

Grundsätzlich wäre es voraussichtlich möglich, auf den bestehenden LED-Tafeln beispielweise wie in Fürth auch Informationen über Parkkapazitäten anzuzeigen. Dort werden im Wechsel die freien Kapazitäten einzelner Parkhäuser als Laufbandanzeige dargestellt. Die verkehrliche Wirksamkeit ist allerdings aus fachlicher Sicht fragwürdig, da zum einen diese Informationen über einzelne Parkeinrichtungen nur zufällig zum Anzeigzeitpunkt vorbeifahrende Fahrzeuge erreicht, zum anderen ist ohne Ortskenntnis keine Leitung zum jeweiligen Parkhaus möglich. Zielführender wäre daher ein Gesamtüberblick über bestehende Parkmöglichkeiten im Zentrum, z.B. als statische Informationstafeln.

Darüber hinaus besteht aber in Erlangen noch das entscheidende Problem, dass in der Vergangenheit das Tiefbauamt die Belegungszahlen auf einigen Parkfeldern kontrollieren musste, um die über Schleifen detektierten Belegungszahlen zu justieren, bzw. die Parkhäuser ihre Belegungsdaten aus den Abfertigungsanlagen übermittelten, die ebenfalls eine regelmäßigen Nachjustierung benötigen. Die Pflege dieser Datensätze erfolgte bei den ESTW mit Hilfe eines Servers und zugehöriger Software. Mit der Beendigung des Kooperationsvertrages am 31.12.2022 für das Parkleitsystem wurde auch die Datenpflege und der Betrieb der Server oder Einrichtungen beendet, die für eine Fortführung der Datenpflege notwendig wäre. An der ehemaligen Parkhauszufahrt am Großparkplatz wurden im Zuge des Abbruchs auch bereits die Schleifenanlage zurückgebaut. Für die städtischen Parkflächen wird folglich aktuell keine Möglichkeit gesehen, Belegungszahlen zu übermitteln. Auch für die Daten aus den Parkhäusern bedarf es einer erneuten Inbetriebnahme eines Rechnersystems zur Aufbereitung, Pflege und Weitergabe geeigneter Daten an externe Anzeigesysteme (z.B. LED-Tafeln).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auch wenn die bestehenden Informationstafeln nicht für die Anzeige von Parkmöglichkeiten geeignet sind, könnte eine derartige Technik für die gezielte Information der Bürgerschaft intensiver genutzt werden. Wie die aktuelle Situation des Wintereinbruchs in Erlangen gezeigt hat, war es schwierig, eine breite Bürgerschaft über die Einstellung des Busverkehrs in Erlangen zu informieren. Bereits jetzt ist es der Stadtverwaltung bzw. dem Katastrophenschutz möglich, die bestehenden LED-Anzeigen bei Bedarf für direkte Meldungen wie Katastrophen- / Unwetterwarnungen, Vorinformation über verkehrliche Veränderungen oder Ähnliches gezielt zu nutzen. Für einen erweiterten Wirkungsraum müssten die Standorte aber an relevanten Verkehrsachsen platziert werden, d.h. sowohl Anzahl als auch Standorte wären für das zukünftige System dahingehend zu überprüfen. Alternativ bzw. ergänzend wäre auch zu erwägen, das zukünftige Parkleitsystem mit Anzeigesystemen auszustatten, die für derartige Anzeigen geeignet sind.

Die Dienstleistungskonzession für Werberechte läuft Ende 2028 aus. Im Rahmen der damit verbundenen Neubeauftragung wäre es grundsätzlich möglich, etwaige geänderte Anforderungen in die Vergabe einzubeziehen. Da sich die Anforderungen an den Katastrophenschutz in den

vergangenen Jahren bedauerlicherweise deutlich verändert haben, empfiehlt die Verwaltung, die Nutzungsmöglichkeiten von zukünftigen digitalen Anzeigetafeln für derartige Belange stärker zu berücksichtigen.

Voraussetzung für die Anzeige von Parkinfos ist zunächst deren Ermittlung, Aufbereitung, kontinuierliche Pflege und Weitergabe in geeigneter Form. Diese technischen Rahmenbedingungen stehen seit der Aufgabe des städtischen Parkleitsystems nicht mehr zur Verfügung. Mit der Einrichtung eines neuen Parkleitsystems würden sowohl neue Detektortechniken für zusätzliche bewirtschaftete öffentliche Parkierungseinrichtungen (z.B. gesamter Großparkplatz, Theaterparkplatz), weitere Parkhäuser (z.B. Universitätsklinikum), aktualisierte Verkehrsleitrouten, neue Datenverarbeitungssysteme und moderne dynamische Anzeigesysteme vorgesehen. Diese hätten dann auch eine verkehrslenkende Wirkung zur besseren Auslastung der Parkraumangebote.

Die Nutzung der bestehenden wenigen LED-Tafeln ist ohne neue Datenerfassungs- und Verarbeitungssysteme nicht mehr möglich. Die hierfür notwendigen Investitions- und Betriebskosten sind aufgrund der geringen verkehrlichen Wirkung fragwürdig. Es wird daher stattdessen empfohlen, schnellstmöglich den Aufbau eines neuen Parkleitsystems (ggf. in einem stufenweisen Ausbau) weiterzuverfolgen.

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 Antrag Nr. 230/2025 der SPD Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.
2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob mit Neubeauftragung der Dienstleistungskonzession für Werberechte LED-Tafeln für Informationen an die Bürgerschaft erweitert genutzt werden können.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

- 1 Antrag Nr. 230/2025 der SPD Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.
2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, ob mit Neubeauftragung der Dienstleistungskonzession für Werberechte LED-Tafeln für Informationen an die Bürgerschaft erweitert genutzt werden können.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 22

613/371/2026

Kostenloser Innenstadtbereich für den ÖPNV; hier: Ende des dreijährigen Pilotprojekts

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der kostenlose Innenstadtbereich für den ÖPNV wurde zum 01.01.2024 als dreijähriges Pilotprojekt befristet bis zum 31.12.2026 eingeführt, siehe Beschluss 613/234/2023. In Kombination mit dem Parkraumkonzept Innenstadt wird u.a. das Ziel verfolgt, die Innenstadt vom Kfz-Verkehr zu entlasten, die

Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Durchlässigkeit der Innenstadt zu verbessern, indem das Parken in den Parkieranlagen gebündelt und ein Umstieg auf den ÖPNV gefördert wird.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Das Projekt wurde durch eine Evaluation begleitet. Die Zwischenergebnisse wurden mit der Mitteilung zur Kenntnis 613/333/2025 vorgestellt. Es konnte festgestellt werden, dass nur ein geringer Anteil der Fahrgäste tatsächlich die kostenlose Beförderung nutzt. Ein wesentlicher Faktor, der bei der Planung des kostenlosen Innenstadtbereichs noch nicht absehbar war, ist die Umsetzung des Deutschlandtickets. Letztere hat die Maßnahme stark unterlaufen, da in der ersten Befragungsiteration ca. 81 % der Fahrgäste eine Zeitkarte für mindestens einen Monat und ca. 64 % der Fahrgäste im Besitz eines Deutschlandtickets waren. Der tatsächliche Nutzungsanteil des kostenlosen Innenstadtbereichs liegt bei 6 %. Die Ergebnisse der zweiten Befragungsiteration vom Juli 2025 bestätigen diese Ergebnisse.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Stadt Erlangen gleicht die Fahrgeldeinnahmen, die den betroffenen Verkehrsunternehmen durch die Umsetzung der Maßnahme entfallen, durch Zahlungen an die VGN GmbH aus. Hierzu liegt eine Vertragsgrundlage mit der VGN GmbH vor. Diese vertragliche Verpflichtung endet zum 31.12.2026, sofern keine Vereinbarung über eine Weiterführung getroffen wird.

Auf Basis der Evaluationsergebnisse wurde mit dem VGN das weitere Vorgehen abgestimmt. Sowohl die Verwaltung als auch der VGN empfehlen keine Fortführung des Projekts, da

- die Evaluationsergebnisse nur geringe Nutzungszahlen belegen,
- das Deutschlandticket den kostenlosen Innenstadtbereich stark unterläuft
- die Kosten für die Maßnahme unter diesen Rahmenbedingungen und der aktuellen Haushaltslage nicht mit dem Nutzen im Verhältnis stehen.

Im Einvernehmen mit dem VGN wurde daher auch auf die Fortführung der aufwändigen Evaluation verzichtet, da sich bereits mit der zweiten Befragung vom Juli 2025 abgezeichnet hat, dass keine wesentlich neuen Erkenntnisse gewonnen werden können und sich die Ergebnisse aus der ersten Befragung bestätigt haben. Die Erkenntnisse der Evaluation werden mit den Grundvertragspartnern und Gesellschaftern im VGN geteilt sowie allgemein veröffentlicht. Ein Abschlussbericht der Evaluation wird nach Ablauf der Maßnahme fertiggestellt und dem Ausschuss vorgestellt. Dieser wird neben den Nutzungszahlen die Auswertung der weiteren Indikatoren und ein umfassendes Fazit enthalten.

Das Projekt hat, wie zahlreiche Anfragen aus der Bevölkerung und bundesweite Presseanfragen zeigen, große Strahlkraft und Aufmerksamkeit über die Region hinaus entwickelt. Die Verwaltung erreichten viele Anfragen nach einer Vergrößerung des Umgriffs, vor allem von der Bevölkerung in den innenstadtfernen Stadtteilen. Die durch das Projekt verfolgten Ziele konnten von Außenstehenden nicht immer gut nachvollzogen werden, insgesamt überwiegte aber eine positive Resonanz.

Wichtig: Zu differenzieren ist die CityLinie (Linie 299), die von den Fahrgästen sehr gut angenommen wird, siehe 613/341/2025. Sie steht nicht im Zusammenhang mit dem kostenlosen Innenstadtbereich, sie kann aber durch die Maßnahme vollumfänglich kostenlos genutzt werden. Die Befragungen haben

gezeigt, dass der kostenlose Innenstadtbereich oft mit der CityLinie gleichgesetzt wird. Mit dem Auslaufen des Pilotprojekts kostenloser Innenstadtbereich entfällt die kostenlose Nutzung der CityLinie.

Mit Ende des Projekts zum 31.12.2026 müssen diverse Veröffentlichungen im Rahmen der Kundenkommunikation, wie z.B. das stilisierte Liniennetz, angepasst werden. Diese Änderungen werden einheitlich zum Fahrplanwechsel am 13.12.2026 durchgeführt. Des Weiteren wird Vorlaufzeit u.a. für die Rücknahme aus den Auskunftssystemen, die Entfernung der gelben Haltestellenmarkierungen sowie die Anpassung der Informationen auf Webseiten der ESTW und der Stadt benötigt. Die Kundenkommunikation erfolgt in enger Abstimmung mit der ESTW Stadtverkehr GmbH auf den etablierten Kommunikationskanälen.

Der kostenlose Innenstadtbereich ist zudem als Teil der Einsparmaßnahmen durch das beschlossene Haushaltskonsolidierungskonzept (HKK) betroffen, womit eine auskömmliche Finanzierung für eine Weiterführung ohnehin nicht gegeben ist, vgl. Anlage 1 zum Konsolidierungsbeschluss vom 30.04.2025, Vorlagennummer II/039/2025; Liste Ref. VI/61 Nr. 42.

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 dreijährige Pilotzeitraum des kostenlosen Innenstadtbereichs für den ÖPNV endet zum 31.12.2026. Die Maßnahme wird nicht in einen Regelbetrieb überführt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die VGN GmbH über das Auslaufen der Maßnahme in Kenntnis zu setzen, damit die erforderlichen Gremienbeschlüsse für die Tariffortschreibung zum 01.01.2027 gefasst werden können.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Der dreijährige Pilotzeitraum des kostenlosen Innenstadtbereichs für den ÖPNV endet zum 31.12.2026. Die Maßnahme wird nicht in einen Regelbetrieb überführt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die VGN GmbH über das Auslaufen der Maßnahme in Kenntnis zu setzen, damit die erforderlichen Gremienbeschlüsse für die Tariffortschreibung zum 01.01.2027 gefasst werden können.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 23

613/372/2026

Konzept für die Umgestaltung Knotenpunkt Weisendorfer Straße / Anzengruber Weg

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Durch die Verkaufsbereitschaft des Eigentümers des Grundstücks Anzengruber Weg 2 (Flurstücknummer 600/4, Gmkg. Großdechendorf) stehen der Stadt Erlangen wichtige Voraussetzungen zur Verfügung, um den Knotenpunkt sicherer und übersichtlicher zu gestalten.

In den vergangenen Jahren gab es bereits mehrfach Überlegungen, den Knotenpunkt zu überplanen, da es sich hier für viele Verkehrsteilnehmenden um eine jeher problematische Stelle handelt. Die mangelnde Verkehrssicherheit an diesem Knotenpunkt ist vor allem der Knotenpunktgeometrie (den beiden versetzten Einfahrten „Brühl“ und „Heßdorfer Weg“) geschuldet. Das Problem, welches die meisten Bedenken hinsichtlich der Sicherheit von Radfahrenden verursacht, ist folgendes: An der Kreuzung

Weisendorfer Straße / Brühl sorgt der Linksabbieger aufgrund des fehlenden Linksabbiegerfahrstreifens für einen Rückstau, weshalb viele Kfz unter Benutzung des Radfahrstreifens am Linksabbieger vorbeifahren. Hierdurch kann der Radverkehr gefährdet werden. Des Weiteren wird ein von der Verwaltung als gefährlich eingestuftes Fehlverhalten seitens der Radfahrenden beobachtet, die aus Osten kommend zum Abbiegen in den Heßdorfer Weg quer über die Kreuzung (Weisendorfer Straße/Brühl) fahren.

Hierzu liegen auch zahlreiche Bürgerbeschwerden sowie Fraktions- / Ortsbeiratsanträge (z. B. SPD-Antrag 305/2022 sowie der aktuelle Antrag der Klimaliste Erlangen 013/2026) vor. Im Juni 2024 kam es an diesem Knotenpunkt zu einem Verkehrsunfall, bei dem ein Radfahrer getötet wurde, nachdem er von einem LKW erfasst wurde.

Frühere Überlegungen zur Umgestaltung wurden aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse nicht umgesetzt. Aus der Verkaufsbereitschaft ergibt sich jetzt die Möglichkeit, der rechtlichen Verpflichtung der Stadt zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nachzukommen (unter Berücksichtigung des Art. 69 GO – vorläufige Haushaltsführung). Die Verwaltung ist hierzu mit dem Eigentümer bereits seit 2025 im Austausch.

Hinzu kommt, dass es sich um einen Schwerpunkt für das Fahrradparken handelt, der mit der Bushaltestelle „Dechendorf Weisendorfer Straße“ in Verbindung steht. Es gibt nicht genügend sichere Abstellmöglichkeiten, sodass Fahrräder auch am privaten Zaun des Eigentümers angeschlossen werden. Dies birgt zwei Probleme: Die abgestellten Fahrräder blockieren einen Teil des aus heutiger Sicht bereits unterdimensionierten Gehwegs. Außerdem ist der Zaun marode und kann aufgrund der Vielzahl der abgestellten Fahrräder nicht erneuert werden, auch ein Rückschnitt der Vegetation durch den Eigentümer ist dadurch beeinträchtigt. Die neue Planung beinhaltet eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen.

Eine Neuplanung in diesem Bereich wird die Verkehrssituation aus Sicht der Verwaltung deutlich verbessern: Die Kreuzung (Weisendorfer Straße / Anzengruber Weg / Brühl) wird über die zu erwerbende Fläche des Grundstücks symmetrisch angelegt, sodass die (Abbiege-)Beziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden übersichtlicher gestaltet werden.

Ohne die Teilfläche des Grundstücks Anzengruber Weg 2 ist die Umsetzung einer verkehrssicheren Planung in dem Bereich nicht möglich. Deshalb sollte der Ankauf nicht aufgeschoben werden und das jetzige Eigentumsverhältnis sowie die Verkaufsbereitschaft genutzt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verkehrssicherheit soll durch eine symmetrisch gestaltete Umplanung des Knotenpunktes Weisendorfer Straße / Anzengruber Weg / Brühl / Heßdorfer Weg hergestellt werden (s. Anlage). Eine genaue Aufteilung der Fahrspuren sowie die Ausgestaltung der Kreuzungsgeometrie sollen in den nächsten Schritten vertieft werden.

Da es sich bei den Flächen auf dem zu erwerbenden Grundstück nicht um Verkehrsflächen handelt, müssen diese in einem bebauungsplanabweichenden Beschluss (Bebauungsplan „D 206“) zu solchen umgewandelt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Grunderwerb, der für die Umgestaltung unerlässlich ist, wird von Amt 23 durchgeführt und zuvor zu gg. Zeit eine entsprechende UVPA-Beschlussvorlage (nicht öffentlich) eingebracht. Für die Umplanung wird ungefähr eine Fläche von ca. 380 m² benötigt.

Die Haushaltslage der Stadt Erlangen ist derzeit weiterhin eingeschränkt; der Haushalt wird vorläufig geführt (Art. 69 GO). Nach Art. 69 Abs. 1 Ziffer 1 GO ist allerdings die Gemeinde bzw. Stadt befugt, „finanzielle Leistungen zu erbringen, zu denen sie rechtlich verpflichtet ist oder die für die Weiterführung notwendiger Aufgaben unaufschiebbar sind.“ Dazu gehören laut Art. 57 Abs. 1 GO die „Einrichtungen [zu] schaffen und erhalten [...] insbesondere [...] des öffentlichen Verkehrs“.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Sicherheit des Knotenpunktes für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer zu gestalten, sodass die nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu erreichende „Vision Zero“ umgesetzt werden kann. Dazu wird die Stadt durch die Umgestaltung ihrer Verkehrssicherungspflicht nachkommen, die Maßnahmen zur Abwehr von Gefahrenquellen und zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen umfasst, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu gewährleisten und Verkehrsunfälle zu vermeiden.

Durch die jetzige Verkaufsbereitschaft des Eigentümers und der Notwendigkeit eines sicheren Knotenpunktes, ist die Umgestaltung sowie der damit verbundene Grunderwerb aus Sicht der Verwaltung unaufschiebbar. Der Erwerb des Grundstückes wird durch Amt 23 in einem nicht-öffentlichen Beschluss in den Ausschuss eingebracht; die hierfür erforderlichen Mittel stehen bereit. Die Mittel für die bauliche Umsetzung des Projekts sind derzeit noch nicht vorhanden und werden von Amt 66 nach Erstellung der Vorplanung eingeplant, wenn eine realistische Kostenschätzung möglich ist.

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 Asphaltierung einer größeren Fläche als bisher ergeben sich aus der Umplanung negative Auswirkungen auf das Klima. Es gibt keine alternativen Handlungsoptionen, da ohne die Umplanung keine Verbesserung der Verkehrssicherheit hergestellt werden kann. Allerdings werden durch die verbesserte Sicherheit die aktiven und emissionsarmen Fortbewegungsarten (Rad- und Fußverkehr) gefördert.

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 zum jetzigen Zeitpunkt 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. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsleistungen, die für die Umgestaltung des Knotenpunktes Weisendorfer Straße / Anzengruber Weg / Heßdorfer Weg / Brühl in Dechsendorf aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind, herbeizuführen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Umgestaltung benötigten Flächen (ca. 380 m²) aus einem privaten Anliegergrundstück zu erwerben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen bebauungsplanabweichenden Beschluss zu erstellen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungsleistungen, die für die Umgestaltung des Knotenpunktes Weisendorfer Straße / Anzengruber Weg / Heßdorfer Weg / Brühl in Dechsendorf aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind, herbeizuführen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Umgestaltung benötigten Flächen (ca. 380 m²) aus einem privaten Anliegergrundstück zu erwerben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen bebauungsplanabweichenden Beschluss zu erstellen.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 24

614/103/2025

Prüfung Tempo 30 (nachts), Antrag 039/2024 der Klimaliste Erlangen

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Klimaliste Erlangen hat beantragt, dass die Verwaltung die im Entwurf des Lärmaktionsplan 2024 genannten Schwerpunkte 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23 auf die Einführung von Tempo-30-Zonen (nachts) und den Schwerpunkt 8 auf die ganztägige Einführung von Tempo-30 prüft und dieser nach positiver Prüfung umsetzt.

Straßenverkehrslärm ist bei der Ergreifung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme nach einem standardisierten Verfahren zu berechnen. Örtliche Schallmessungen können nicht berücksichtigt werden. Auch die Lärmkarten des Lärmaktionsplanes dürfen aufgrund ihres Berechnungsverfahrens nicht verwendet werden. Aus diesen Gründen wurde vom Umweltamt der Stadt Erlangen die Anfertigung von sogenannten Rasterlärmkarten nach der Berechnungsmethode der RLS-19 beauftragt. Hierbei werden Beurteilungspegel anhand verschiedener Eingangsdaten (u.a. Verkehrszahlen mit Fahrzeugarten, Geschwindigkeit und Fahrbahnbelag) berechnet. Die Beurteilungspegel sind nach der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu beurteilen. Andere Vorschriften wie bspw. die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV (nur bei Neubau von Straßen anzuwenden) und die TA Lärm sind nicht einschlägig.

Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV müssen folgende Lärmgrenzwerte überschritten werden:

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Unterhalb dieser Richtwerte kommen nur weiche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie bspw. Verkehrslenkende Maßnahmen oder ähnliches in Betracht. Bei einer Überschreitung der Richtwerte sind in Abhängigkeit der Funktion der Straße (Ortsstraße, Kreisstraße, Staatsstraße, etc.)

Verkehrsbeschränkungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) oder Verkehrsverbote (z. B. Lkw-Verbot) möglich. Bei der Abwägung, ob und welche Maßnahme ergriffen wird, sind die Funktion der Straße, aber auch die Zahl der betroffenen Personen zu berücksichtigen

Daneben müssen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mindestens 3 dB(A) Minderung erreichen und sind zwingend auf den Zeitraum zu beschränken, in dem die Überschreitungen vorliegen.

Anhand der Rasterlärmkarten und den dazugehörigen Ergebnistabellen wurden seitens der Straßenverkehrsbehörde die betroffenen Straßenzüge geprüft und Maßnahmen festgelegt.

Bzgl. der Ergebnisse wird auf die Anlage 2 „Prüfergebnisse der Einzelstraßen“ verwiesen.

In der Anlage 3 sind die Straßen dargestellt, bei denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit der Rechtsgrundlage Lärm möglich sind. Die Anlage 4 enthält eine Übersichtskarte, in der alle

Geschwindigkeitsbeschränkungen dargestellt sind, die in nächster Zeit angeordnet werden (vgl. BV 614/094/2025).

Bzgl. der Haushaltskonsolidierung wird angemerkt, dass die Straßenverkehrsbehörden die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm treffen. Die Anordnungen wurden seitens der Straßenverkehrsbehörde als zwingend eingestuft.

Die Anordnungen wirken sich leicht positiv auf den Klimaschutz aus, da die Fahrgeschwindigkeit verringert wird und dadurch weniger CO² ausgestoßen wird und weniger Lärm durch die Kfz emittiert wird.

Umsetzung:

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der personellen Möglichkeiten voraussichtlich im Jahr 2027. Nachdem dies eine zwingende gesetzliche Pflichtaufgabe ist, wird Amt 66 die notwendigen Kosten zum Haushalt 2027 anmelden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht 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:	20.000 €	bei Sachkonto: 522 102 (Amt 66)
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. Der Antrag Nr. 039/2024 der Klimaliste ist damit abschließend bearbeitet.
2. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind von Amt 66 bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 039/2024 der Klimaliste ist damit abschließend bearbeitet.
2. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind von Amt 66 bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

Antrag Nr. 008/2026 des Stadtteilbeirates Innenstadt, Tempo 30 Pfarrstraße

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Es wurde beantragt, dass die Pfarrstraße in eine Tempo-30-Zone integriert wird. Nachdem die Pfarrstraße eine Vorfahrtsstraße mit erheblicher Verkehrsbelastung und Durchgangsverkehr (Verkehrsbelastung ca. 10.700 Kfz/täglich) ist, sind die Voraussetzungen für eine Zone 30 nicht gegeben. Tempo-30-Zonen sind nur dort möglich, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist und die Straße im verbleibenden Vorfahrtstraßennetz wegzudenken ist. Dies ist vorliegend nicht gegeben. In der Pfarrstraße können jedoch aus Lärmschutzgründen eine Tempo 30 Strecke erlassen werden (ab der Einmündung Fuchsengarten nach Osten). Hierzu wird inhaltlich auf die Beschlussvorlage 614/103/2025 verwiesen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht 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, werden bei BV 614/103/2025 veranschlagt
- 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. 008/2026 des Stadtteilbeirates Innenstadt ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 008/2026 des Stadtteilbeirates Innenstadt ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 26

614/109/2026

Haltverbot in der westl. Dresdener Straße, Antrag 217/2025 des StBR Anger/Bruck

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Antrag 217/2025 hat der Stadtteilbeirat Anger/ Bruck beantragt, gegenüber der Filiale der Firma Lidl in der Dresdener Straße 21 ein Haltverbot von 8 -18 Uhr anzuordnen. Ziel ist es, die Ausfahrtsituation aus dem Parkplatz zu verbessern.

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung auf Antrag der Firma Lidl bereits ein Haltverbot von 6 Uhr bis 13 Uhr, beschränkt auf Werkzeuge, angeordnet. Das Haltverbot befindet sich auf der Westseite zwischen den HsNr. 32 und HsNr. 34a. Grund hierfür war, dass die Lieferfahrzeuge der Firma Lidl Probleme beim Ein- und Ausfahren hatten. Eine Umsetzung erfolgt in den kommenden Wochen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht 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 522102 (Amt 66)
- sind nicht vorhanden

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 217/2025 des Stadtteilbeirates Anger/ Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag Nr. 217/2025 des Stadtteilbeirates Anger/ Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 8 gegen 0

TOP 27

614/110/2026

Schulwegsicherheit Heinrich-Kirchner-Schule, Antrag Nr. 020/2026 der Klimaliste Erlangen

Mit dem Antrag Nr. 020/2026 wurde durch die Klimaliste Erlangen beantragt, die Alte Mönaustraße zwischen der Kreuzung mit dem Adenauerring und dem Kreisverkehr an der Zambellistraße auf 30km/h zu begrenzen. Als Begründung wurde genannt, dass dort der Schulweg aus dem Bereich der Straße An der weißen Marter dort die Alte Mönaustraße quert.

Um die Querung dort zu erleichtern, existiert bereits eine Querungshilfe. Allerdings ist die Geschwindigkeit nur entlang von hochfrequentierten Schulwegen zu beschränken (Kapitel XI der VwV StVO zu Z 274), kreuzende Schulwege sind nicht davon erfasst.

An der Alten Mönaustraße verläuft gemäß dem Schulwegplan kein Schulweg und damit auch kein hochfrequentierter Schulweg, womit eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nicht möglich ist. Ergänzend wird auf die Ausführungen in der BV 614/094/2025 verwiesen.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen stellt folgenden Änderungsantrag:

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sollen entgegen der Vorlage eingerichtet werden.

Die Verwaltung teilt mit, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund eines hoch frequentierten Schulweges nicht möglich ist und sagt eine Prüfung der Örtlichkeit im Bezug auf eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne der StVO zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag 020/2026 der Klimaliste Erlangen ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

vertagt

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Prof. Dr. Hundhausen stellt folgenden Änderungsantrag:

Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sollen entgegen der Vorlage eingerichtet werden.

Die Verwaltung teilt mit, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Grund eines hoch frequentierten Schulweges nicht möglich ist und sagt eine Prüfung der Örtlichkeit im Bezug auf eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne der StVO zu.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen. Der Antrag 020/2026 der Klimaliste Erlangen ist damit abschließend bearbeitet.

Abstimmung:

vertagt

TOP 28

31/308/2026

**Gebäudeleitfaden – Auflistung und Reduktion übergesetzlicher Anforderungen;
Antrag der CSU-Fraktion 202/2025 vom 30.10.2025**

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude stellt für das GME eine Planungsgrundlage für den Bau und die Sanierung städtischer Gebäude dar. Er wird den internen und externen Planern als grundsätzliche Leitlinie vorgegeben, bietet jedoch auch die Möglichkeit Anpassungen zu Besonderheiten der jeweiligen Planung vorzunehmen. Abweichungen und die Gründe dafür sind im Rahmen der jeweils zuständigen städtischen Gremien darzulegen.

Im Vordergrund, als grundsätzliches Ziel, steht dabei jedoch immer, die Förderfähigkeit einer Maßnahme zu generieren, was bei einer reinen Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben nicht möglich ist. Dabei werden auch Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der einzelnen Maßnahmen betrachtet und bewertet.

Bereits jetzt werden in den Bauvorüberlegungen z.B. mögliche zukünftige Heizkosteneinsparungen durch erhöhte Dämmstärken berücksichtigt. Außerdem wird durch die städtischen Vorgaben ein Maximum an Förderzuschüssen abrufbar.

Durch die erzielten Förderungen werden Teile der Mehrkosten der höheren Standards kompensiert. Gegebenenfalls verbleibende Mehrbelastungen im Investitionshaushalt führen, bei stetig steigenden Energiekosten, durch die verbesserte Energieeffizienz mittel- und langfristig zu deutlich geringerer Belastung der künftigen Ergebnishaushalte.

Ein pauschales finanzielles Einsparpotenzial, durch Reduktion übergesetzlicher Anforderungen lässt sich dabei weder monetär noch prozentual beziffern, da jede Baumaßnahme (Neubau oder Sanierung) besondere Voraussetzungen und Anforderungen mit sich bringt.

Natürlich müssen in Zeiten mit angespannter Haushaltslage die Kosten besonders im Fokus bleiben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

In der beigefügten Übersicht sind die Unterschiede des Gebäudeleitfadens zum gesetzl. Mindeststandard dargestellt. Zusätzlich wurden noch die Anforderungen für staatl. Förderprogramme ergänzt, da diese die Baukosten senken. Die Betrachtung ist unterteilt in die Bereiche Neubau, Komplettsanierung und Teilsanierung, da sich die gesetzlichen Vorgaben und staatlichen Förderungen in diesen Bereichen unterscheiden. Der Fokus der Analyse liegt bei den Nichtwohngebäuden, da es sich bei den kommunalen Gebäuden fast ausschließlich um diese handelt.

Gebäudehülle, CO₂-Emissionen

Die Standards des Gebäudeleitfadens sind in allen Bereichen höher als die gesetzlichen Vorschriften. Im Bereich Neubau mit EG55 (gesetzlicher Standard) zu EG40 (Gebäudeleitfaden) ist der Unterschied eher gering. Im Bereich Komplettsanierung, bei der der Gebäudeleitfaden den Standard EG55 fordert, ist der Unterschied deutlich größer, da der gesetzliche Mindeststandard hier ein Gebäude, welches schlechter als das Referenzgebäude ist, zulässt. Durch eine bessere Ausführung der Energieeffizienzstandards werden jedoch über viele Jahre Energiekosten eingespart. Wärmeversorgung mittels regenerativen Energien und Wärmenetzen ist in Neubauten und sanierten Gebäuden bereits jetzt günstiger als fossile Technik. Der wirtschaftliche Vorteil wird durch steigende Preise fossiler Energiequellen zukünftig weiter zunehmen. Zudem ist das Kessel-Moratorium bereits im Rahmen des Klimaaufbruchs festgelegt.

Außerdem gilt es die Förderzuschüsse, die zu einer Reduzierung der Investitionskosten beitragen, zu berücksichtigen. Für den Erhalt dieser Gelder müssen Standards bei Gebäudehülle und Heizung, die über dem gesetzlichen Minimum liegen, erreicht werden.

Solare Baupflicht und Gründächer

Die ganzflächige Belegung von Dachflächen mit PV ist momentan keine gesetzliche Vorschrift, jedoch können durch gesetzliche Änderungen (energy sharing) ab Mitte des Jahres weitere Gebäude mit selbsterzeugtem Strom mitversorgt werden, sodass die Netzeinspeisung reduziert und die direkte Nutzung des Stroms erhöht wird. Die technischen Möglichkeiten der Umsetzung werden geprüft.

Gründächer übernehmen Aufgaben, die durch gesetzliche Auflagen im Umgang mit Niederschlagswasser (s.u.) vorgegeben sind.

Biodiversität

AAD (Animal-Aided-Design) ist eine freiwillige Maßnahme.

Anders verhält es sich mit den Maßnahmen gegen Vogelschlag. Ergibt sich ein erhöhtes Tötungsrisiko, das von den Scheiben ausgeht, sind diese zu markieren, damit die Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz nicht erfüllt werden.

Das Anbringen von Nistkästen beruht auf einem bestehenden Stadtratsbeschluss. Da die Kosten für ein paar Quartiere einen Bruchteil der gesamten Baukosten betragen, ist das minimale Einsparungspotential, vor allem im Verhältnis zum Nutzen für die Artenvielfalt und den Artenschutz vernachlässigbar.

Die vom Artenschutz aufgeführten Anforderungen zur Beleuchtung verursachen keine Mehrkosten. Im Gegenteil, für den Artenschutz ist weniger oder kein Licht von Vorteil. Gesetzliche Vorgaben gibt es bisher nur im Außenbereich und an Biotopen.

Niederschlagswasser

Im Hinblick auf die Thematik Niederschlagswasser gehen die im Leitfaden dargestellten Anforderungen nicht über das gesetzliche Mindestmaß hinaus, sondern fassen bestehende rechtliche Vorgaben und fachliche Standards systematisch zusammen und konkretisieren diese.

Insbesondere die Vorgaben zur vorrangigen Rückhaltung, Versickerung, Nutzung und gedrosselten Ableitung von Niederschlagswasser ergeben sich bereits aus den einschlägigen wasserrechtlichen Regelungen, der geltenden Entwässerungssatzung der Stadt Erlangen sowie den einzuhaltenden fachlichen Rangfolgen (WHG, BayWG, Technische Regeln zum schadlosen Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer (TRENOG), Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV), Technische Regeln nach DWA). Ergänzend ist der Beschluss zum Schwammstadtprinzip unabhängig vom Leitfaden weiterhin anzuwenden.

Zukünftige Gesetzesvorgaben

Bis zum Jahr 2050 besteht das langfristige Ziel sämtliche Gebäude der EU so umzubauen, dass sie als Nullemissionsgebäude, welche keine CO₂ Emissionen am Standort im laufenden Betrieb verursachen, gelten. Die EU-Gebäuderichtlinie (auch EPBD, „Energy Performance of Buildings Directive“) ist das zentrale Regelwerk der EU zur Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden. Die Richtlinie soll den Energieverbrauch sowie die CO₂-Emissionen im Gebäudesektor deutlich reduzieren, damit die Klimaziele der EU bis 2050 erreicht werden. Eine Novelle der EPBD wurde 2024 vom Europäischen Rat beschlossen. Bis 2026 müssen die Mitgliedstaaten die neuen Vorgaben, darunter auch Regelungen zum Nullemissionsgebäude in nationales Recht umsetzen. Der Nullemissionsstandard wird schrittweise für verschiedene Gebäudetypen eingeführt. Dabei wird zwischen Neubauten und Bestandsbauten unterschieden. Während für Bestandsbauten längere Übergangsfristen gelten, muss bei neu gebauten öffentlichen Gebäuden bereits ab 2028 der Nullemissionsstandard erfüllt werden. Bei umfassenden Renovierungen an Bestandsbauten gilt die Klimaneutralität ab dem 01.01.2030. Um dies zu erreichen, dürfen bei Neubauten ab 2030 keine fossilen Energiequellen direkt am Gebäude verwendet werden.

Der Zwischenschritt zum Nullemissionsgebäude ist das Niedrigstenergiegebäude, geregelt durch den EG55-Standard im GEG. Erreicht wird dies mit einer hochwertigen Dämmung. Der Gebäudeleitfaden der Stadt Erlangen fordert bei Komplettsanierungen bereits diesen Standard. Um das Nullemissionsgebäude zu erreichen ist der Effizienzstandard EG40 oder besser der nächste logische Schritt.

Die Lebenszyklusanalyse wird in der EU Gebäuderichtlinie ebenso verbindlich. Das Ziel besteht darin Gebäude in ihrem kompletten Lebenszyklus (Rohstoffabbau, Bau, Betrieb, Recycling) klimaneutral zu machen. Dies wird unter anderem durch den Einsatz nachhaltiger Baustoffe sowie recycelter und wiederverwendbarer Materialien erreicht.

Gebäudemodernisierungsgesetz

Die bisher veröffentlichten Eckpunkte des kommenden Gebäudemodernisierungsgesetzes betreffen v.a. die Wärmeerzeugung. Die 65% regenerative Energie Forderung wird gekippt und durch 10% ab 2029 ersetzt. Regenerative Energien sind und bleiben bei der Wärmeerzeugung in Neubauten und sanierten Gebäuden deutlich günstiger im Betrieb als fossile Quellen. (siehe Heizkostenvergleich im Anhang)

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Leitfaden nachhaltige und energieeffiziente Gebäude stellt für das GME in seiner aktuellen Fassung eine praktikable und zukunftsorientierte Planungsgrundlage dar, welche individuell für das jeweilige Bauprojekt angewendet werden kann, ohne die wirtschaftlichen Gesichtspunkte einer Maßnahme zu ignorieren.

Da eine Vielzahl der momentanen übergesetzlichen Anforderungen durch die EPBD zu zukünftigen Gesetzesvorgaben werden, muss der Gebäudeleitfaden in diesem Zuge sowieso demnächst überarbeitet werden. Es ist momentan nicht zielführend Vorgaben zu entfernen, die wenig später wieder aufgenommen werden müssten.

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 Gebäudeleitfaden soll weiterhin verbindlich bleiben. Er ist eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Vorgabe, die in begründeten Fällen Abweichungen zulässt. Abweichungen werden den jeweiligen Gremien zur Kenntnis gegeben. Dies sichert eine mögliche Einflussnahme.
Der Fraktionsantrag der CSU 202/2025 ist damit abschließend behandelt

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Gebäudeleitfaden soll weiterhin verbindlich bleiben. Er ist eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Vorgabe, die in begründeten Fällen Abweichungen zulässt. Abweichungen werden den jeweiligen Gremien zur Kenntnis gegeben. Dies sichert eine mögliche Einflussnahme.
Der Fraktionsantrag der CSU 202/2025 ist damit abschließend behandelt

Abstimmung:

einstimmig angenommen
mit 8 gegen 0

TOP 29

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Ogiermann fragt an, wie die Anfahrt – insbesondere für die Bestatter – des Friedhofes während der Baumaßnahme in der Martinsbühler Straße und Pfarrstraße gesichert ist. Zudem fragt er an, an welchen Standorten Umleitungs- und Hinweisschilder im Bezug auf die Sperrung des Dechsendorfer Dammes angebracht sind.

Frau Stadträtin Breun fragt an, wie das weiters Vorgehen bezüglich des beschädigten Spiegels in der Münchener Straße nach der Unterführung ist.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu, weitere Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Ogiermann fragt an, wie die Anfahrt – insbesondere für die Bestatter – des Friedhofes während der Baumaßnahme in der Martinsbühler Straße und Pfarrstraße gesichert ist. Zudem fragt er an, an welchen Standorten Umleitungs- und Hinweisschilder im Bezug auf die Sperrung des Dechsendorfer Dammes angebracht sind.

Frau Stadträtin Breun fragt an, wie das weiters Vorgehen bezüglich des beschädigten Spiegels in der Münchener Straße nach der Unterführung ist.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu, weitere Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Sitzungsende

am 14.04.2026, 18:45 Uhr

Der / die Vorsitzende:

.....
Oberbürgermeister
Dr. Janik

Der / die Schriftführer/in:

.....
Knahn

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: