

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	
Einladung -öffentlich-	3
Vorlagendokumente	
TOP Ö 10.1 Winterdienstbericht 2025/2026	
Mitteilung zur Kenntnis 771/034/2026	5
TOP Ö 12.1 Vollzug des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG); Planfeststellungsverfahren für die Änderung der 110-kV Freileitung Kastenweiher – Eltmann vom Umspannwerk Kastenweiher bei Erlangen bis zur Regierungsbezirksgrenze Mittelfranken/Oberfranken	
Mitteilung zur Kenntnis 611/263/2026	9
Anlage_Übersichtsplan Maststandorte 611/263/2026	11
TOP Ö 12.2 Öffentlichkeitsveranstaltung zur Neugestaltung der Fahrradstraße Damaschkestraße	
Mitteilung zur Kenntnis 613/379/2026	12
TOP Ö 12.3 Auswahlverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze in Erlangen	
Mitteilung zur Kenntnis 613/380/2026	14
Anlage 1 - Zuteilungsergebnis Carsharing 613/380/2026	16
TOP Ö 13.1 Budgetabrechnung 2025	
Mitteilung zur Kenntnis 23/074/2026	17
Amt 23 Budgetabrechnung 2025 23/074/2026	19
TOP Ö 13.2 Budgetergebnisses 2025 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (Amt 61 einschließlich Subbudget Referat VI/PET)	
Mitteilung zur Kenntnis 61/005/2026	20
TOP Ö 14 Umspannwerk und Volleinschleifung 380-kV-Leitung Projektraum Kriegenbrunn und Hüttendorf, TenneT	
Mitteilung zur Kenntnis VI/298/2026	22
TOP Ö 15 21. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003 für den Teilbereich - Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße- ; hier: Billigungsbeschluss	
Beschlussvorlage 611/257/2026	23
Anlage 1: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis 611/257/2026	29
Anlage 2: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich 611/257/2026	40
Anlage 3: Wirksame Darstellungen des FNP 2003 611/257/2026	41
Anlage 4: Verfahrensstand 611/257/2026	42
TOP Ö 16 Grundsatzbeschluss zur Anwendung des Bau-Turbos in Erlangen	
Beschlussvorlage 611/266/2026	43
TOP Ö 17 Umnutzung der Schotterfläche westlich des kubic als temporäres Parkfeld	
Beschlussvorlage 613/382/2026	48
Anlage 1 - Lageplan Parkplatz kubic 613/382/2026	52
TOP Ö 18 Ergebnisse Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz und weiteres Vorgehen bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt	
Beschlussvorlage 613/383/2026	53
Anlage 1 – Endbericht Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung Bohlenplatz 613/383/2026	59
Anlage 2 – Ergebnisse der Umfrage der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet 613/383/2026	112
TOP Ö 19 Pilotprojekt Schulstraße Liegnitzer Straße – Abschnitt Michael-Poeschke Schule / Otfried-Preußler-Schule: Evaluation und weiteres Vorgehen	
Beschlussvorlage 613/384/2026	118

Anlage 1: Evaluation der Schulstraße - Liegnitzer Str._05-2026 613/384/2026	123
TOP Ö 20 Parkraumbewirtschaftung von Bewohnerparkgebiet 7	
Beschlussvorlage 614/107/2026/1	137
Anlage 1, Bewohnerparkgebiet 7 614/107/2026/1	140
Anlage 2, Schillerstraße 614/107/2026/1	141
Anlage 3 Wilhelmstraße 614/107/2026/1	142
Anlage 4, Max-Busch-Straße 614/107/2026/1	143
Anlage 5, Hindenburgstraße 614/107/2026/1	144
Anlage 6, Fichtestraße 614/107/2026/1	145

Einladung

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

1. Sitzung • Dienstag, 16.06.2026 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

Werkausschuss EB77:

10. Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

10.1. Winterdienstbericht 2025/2026 771/034/2026

11. Anfragen Werkausschuss EB77

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

12. Mitteilungen zur Kenntnis

12.1. Vollzug des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG); Planfeststellungsverfahren für die Änderung der 110-kV Freileitung Kastenweiher – Eltmann (Ltg-Nr. E10007) vom Umspannwerk Kastenweiher bei Erlangen bis zur Regierungsbezirksgrenze Mittelfranken/Oberfranken
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen 611/263/2026

12.2. Öffentlichkeitsveranstaltung zur Neugestaltung der Fahrradstraße Damaschkestraße 613/379/2026

12.3. Auswahlverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze in Erlangen 613/380/2026

13. Budgetergebnisse 2025
- 13.1. Budgetabrechnung 2025 23/074/2026
- 13.2. Budgetergebnis 2025 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (Amt 61 einschließlich Subbudget Referat VI/PET) 61/005/2026

Empfehlungen / Gutachten / Beschlüsse

14. Umspannwerk und Volleinschleifung 380-kV-Leitung Projektraum Kriegenbrunn und Hüttendorf, TenneT
Präsentation gegen ca. 16:30 Uhr VI/298/2026
15. 21. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003 für den Teilbereich - Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße - ; hier: Billigungsbeschluss 611/257/2026
16. Grundsatzbeschluss zur Anwendung des Bau-Turbos in Erlangen 611/266/2026
17. Umnutzung der Schotterfläche westlich des kubic als temporäres Parkfeld 613/382/2026
18. Ergebnisse Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz und weiteres Vorgehen bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt 613/383/2026
19. Pilotprojekt Schulstraße Liegnitzer Straße – Abschnitt Michael-Poeschke Schule / Otfried-Preußler-Schule: Evaluation und weiteres Vorgehen 613/384/2026
20. Parkraumbewirtschaftung von Bewohnerparkgebiet 7 614/107/2026/1
21. Anfragen

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 9. Juni 2026

STADT ERLANGEN
gez. Jörg Volleth
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

Die Sitzungsunterlagen können auch unter www.ratsinfo.erlangen.de abgerufen werden.

Mitteilung zur KenntnisGeschäftszeichen:
VIII/EB77Verantwortliche/r:
Weiß, UlrichVorlagennummer:
771/034/2026**Winterdienstbericht 2025/2026**

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Amt 66, EBE, Amt 34

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Die Verkehrssicherungspflicht ist ganzjährige Pflichtaufgabe der Stadt Erlangen und schließt die Wintersicherung öffentlicher Flächen ein. Zur Erfüllung des kommunalen Winterdienstes stellen die Verantwortlichen des EB 77 eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus Gesetz und Rechtsprechung ergibt, bereit.

Die Mitarbeiter*innen des Winterdienstes tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung.

Der Winterdienst wird nach den Richtlinien des differenzierten Winterdienstes durchgeführt und unter den Gesichtspunkten Rechtssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umweltschutz und Bürgerfreundlichkeit fortlaufend optimiert.

Der EB 77 entscheidet über den Einsatz des geeignetsten Streumittels nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Auftausalz auf den Fahrbahnen wird geachtet und nach dem Motto „so viel wie nötig, so wenig wie möglich“ gehandelt.

Zur besseren Übersicht hat EB 77 die Zahlen und Fakten zum Winterdienst in Tabellenform zusammengestellt.

1. Organisation

Aufgabe	Winterdienst als Teilaufgabe der Verkehrssicherungspflicht gemäß Bayer. Straßen- und Wegegesetz und geltender Rechtsprechung
Verantwortung	Stadt Erlangen
Organisation / Leitung	EB77
Planung	EB77 unter Einbeziehung von: Polizei, Rettungsdiensten, Verkehrsbetrieben, ADFC, AG Radverkehr
Durchführung	EB77 unter Einbeziehung von: Amt 66, EBE, Amt 34 Bereitstellung von Personal und Fahrzeugen und Geräten

2. Kommunikation

Homepage der
Stadt Erlangen

Winterdienstpläne der gesicherten Radwegeachsen und
Fahrbahnen, Winterliche Sicherungspflichten

Presse

Berichterstattung zur Vorbereitung des Winterdienstes,
winterliche Sicherungspflichten

3. Leistungsumfang

Priorität 1

Wintersicherung nach Prioritäten 1 - 3
Sicherungsflächen mit hoher Verkehrsbedeutung:
290 laufende Fahrbahnkilometer, 9 Streustrecken,
(entsprechen 177 einfache Fahrbahnkilometer inkl. Fahr-
radstraßen)
199 km Rad- und Gehwege
425 Bushaltestellen
143 Ampelanlagen
247 Fußgängerüberwege und Kreuzungen
39 Treppenanlagen
26 Park- und öffentliche Plätze

Priorität 2

Sicherungsflächen mit geringerer Verkehrsbedeutung:
Steigungen, Gefällstrecken, Straßen zu Schulen,
Kindertagesstätten, Altenheimen, Industriegebiete

Priorität 3

Neben- und Anliegerstraßen im Stadtgebiet

Winterdiensteinsätze

Angaben:

2025/2026 (2024/2025)

Winterdiensteinsätze an 61 (49) Tagen,
erster Einsatz am 18.11.2025;
letzter Einsatz am 01.04.2026

Fahrbahnen

48 (23) Voll- und 26 (22) Teileinsätze

**Geh-/Radwege,
Bushaltestellen...**

19 (10) Voll- und 39 (30) Teileinsätze

4. Personal- und Materialaufwand

Rufbereitschaft	01.11.2025 – 31.03.2026
Personaleinsatz	180 Mitarbeiter/innen (inkl. aller zeitweise im Winterdienst tätigen Personen)
Einsatzstunden	21972 (10300) Stunden
Fahrzeuge	14 große Räum- und Streufahrzeuge (13 mit Feuchtsalz davon 3 Kombinationstreuer zum Sole sprühen) 63 Transporter und Kleintraktoren (21 mit Schleuderbesen ausrüstbar)
Streumittelverbrauch	Angaben: 2025/2026 (2024/2025)
Steinsalz	2311t (800 t) 10 Jahres Durchschnitt: 1026 t
Granulat	725m ³ (457 m ³) 10 Jahres Durchschnitt: 485 m ³

5. Kosten

Gesamtkosten	4.230 T€ (1.803 T€); davon 2.057 T€ (1.084 T€) Fixkosten
davon Personalkosten	2.511 T€ (993 T€)
davon Sach-/Gemeinkosten	1.719 T€ (810 T€)

6. Witterung

Witterungsverhältnisse:

Milder Beginn, ab Mitte November erste Einsätze mit überfrierender Nässe, ab 24. November erste Schneeeinsätze. Danach immer wieder überfrierende Nässe und Reifbildung auf Brücken, punktuelle Glätte, Glättebildung in den Morgenstunden. Schneereicher Januar, ab 02.01. immer wieder Schneefälle, Schneehöhen bis 40 cm am 26.01.2026 mit Schneebruch und Straßensperren; Nochmal Schnee zu Fasching mit 3-4cm, danach leichte Milderung Trotz milder Temperaturen am Tag, Nachtfrost und dadurch aufwändige Kontrollen und Punktuelle Einsätze notwendig.

Besonderheiten:

Der Winter 2025 / 2026 stellte sich als Ausnahmewinter heraus und brachte Mensch und Maschine an ihre Leistungsgrenze.

Ab 27. Januar mussten wegen des massiven Schneebruchs Mitarbeiter*innen von Stadtgrün vom Winterdienst freigestellt werden, um Schulhöfe und Freizeitanlagen von umgestürzten Bäumen, lose Äste in den Bäumen zu sichern und herabgefallene Äste aufzusammeln. Wegen der ungesicherten Schneebruchlage wurden auch diverse Straßen, Wege, Freizeitanlagen und Schulen gesperrt.

Neuerungen:

Erweiterung der 2. Priorität
straße, Leimbergerstraße).

(Anderloh-

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/263/2026

**Vollzug des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG); Planfeststellungsverfahren für die Änderung der 110-kV Freileitung Kastenweiher – Eltmann (Ltg-Nr. E10007) vom Umspannwerk Kastenweiher bei Erlangen bis zur Regierungsbezirksgrenze Mittelfranken/Oberfranken
hier: Stellungnahme der Stadt Erlangen**

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Liegenschaftsamt (Amt 23)

Tiefbauamt (Amt 66)

Amt für Umweltschutz und Energiefragen (Amt 31)

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Die Bayernwerk Netz GmbH hat die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Mittelfranken beantragt. Gegenstand des Antrags ist die Änderung der 110-kV Freileitung Kastenweiher – Eltmann (Ltg-Nr. E10007) vom Umspannwerk Kastenweiher bei Erlangen bis zur Regierungsbezirksgrenze Mittelfranken/Oberfranken.

Die 110 kV- Freileitung der Bayernwerk Netz GmbH beginnt im Umspannwerk Kastenweiher nordöstlich des Erlanger Ortsteils Steudach und endet im Umspannwerk Eltmann. Die Freileitung wurde von 1972 – 1974 erbaut und erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 62 km.

Die dezentrale Erzeugung erneuerbarer Energien in der Region, insbesondere durch zahlreiche Photovoltaikanlagen, nimmt stetig zu. Daher ist die Ertüchtigung des Stromnetzes erforderlich, um weiterhin eine sichere Stromversorgung und ausreichend Übertragungskapazitäten zu gewährleisten.

Das Stadtgebiet Erlangen ist durch den Neubau von Mast 1A sowie den (standortgleichen) Ersatzneubau von Mast 4 betroffen (siehe Anlage).

Die Stadt Erlangen wurde aufgefordert, bis zum 07. April 2026 eine Stellungnahme abzugeben. In dieser erhebt die Stadt Erlangen grundsätzlich keine Einwände gegen das oben genannte Planfeststellungsverfahren, hat aber folgende Hinweise bzw. Auflagen vorgebracht:

Immissionsschutz

Es sollte so früh wie möglich (Ausschreibung) kommuniziert werden, dass für die Bauarbeiten lärmarme Geräte und Maschinen eingesetzt werden müssen. Die im Gutachten Müller BBM (Berichtsnr. M178569/01) vom 02.07.2025 genannten grundlegenden Schutzmaßnahmen sowie die Information der

Anwohner und der Einsatz eines Beschwerdekoordinators/ Ansprechpartners sind als notwendig anzusehen.

Tiefbau

Die beiden Maste auf dem Gebiet der Stadt Erlangen stehen nicht auf gewidmeten Grund.

Die Zuwegung im Süden erfolgt über den öffentlichen Feld- und Waldweg auf Fl.-Nr. 799/0 Gem. Kosbach, Straßenbaulastträger: Stadt Erlangen.

Hier ist die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis im Rahmen der übermäßigen, nicht widmungsgemäßen Nutzung durch die Baufahrzeuge zu prüfen und ggf. Auflagen durch den Straßenbaulastträger zu erteilen.

Die Zuwegung im Norden erfolgt über den Eigentümerweg auf der Fl.-Nr. 925 Gem. Büchenbach, Straßenbaulastträger: Eigentümer Fl.-Nr. 925.

Bzgl. der Nutzung durch Baufahrzeuge vgl. oben.

Vor Befahrung der Wege ist eine Beweissicherung mit dem Tiefbauamt durchzuführen.

Nach Beendigung der Baumaßnahme oder bei Schäden während der Baumaßnahme, sind die Schäden sofort zu beseitigen.

Liegenschaften

Die dauerhaft in Anspruch genommenen städtischen Grundstücke sind bereits mit einem Starkstromleitungsrecht (Dienstbarkeit) für die Bayernwerk AG gesichert. Für erforderliche Maßnahmen, die über die bereits bestehenden Rechte hinausgehen, ist eine Entschädigungszahlung zu leisten und ggf. die bestehende Dienstbarkeit zu ändern.

Für fiskalische Flächen sind ggf. interne und externe Nutzer zu beteiligen (je nach Art und Umfang der Inanspruchnahme) und der Abschluss von Bauerlaubnisvereinbarungen (samt Entschädigung) erforderlich.

Insgesamt wird bei Vorliegen von schuldrechtlichen Verträgen, sowohl bei der dauerhaften als auch bei vorübergehender Inanspruchnahme, von einer relativ geringen Beeinträchtigung ausgegangen, da hauptsächlich Schutzzone gemeldet sind. Zum jetzigen Zeitpunkt sind lediglich bei Fl.-Nr. 781, Gem. Kosbach mit einer Inanspruchnahme als Arbeitsfläche von rd. 800 qm auch Verhandlungen mit dem landwirtschaftlichen Pächter zu führen und dessen Zustimmung durch den Vorhabensträger einzuholen.

Straßenverkehr und Baustellen

Es wird darauf hingewiesen, dass während der Bauphase eine Sondernutzungserlaubnis für die Weegenutzung notwendig ist.

Hinweis Naturschutz

Im Rahmen der Planungen hat bereits eine frühzeitige Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde durch den Vorhabensträger stattgefunden. Ein fachlicher Austausch über erforderliche Gutachten (Artenschutz) und sensible Bereiche fand bereits statt. Des Weiteren ist die Höhere Naturschutzbehörde im Planfeststellungsverfahren direkt mit eingebunden. Auch hier findet im weiteren Verfahren eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Amt für Umwelt und Energiefragen statt. Von Seiten Naturschutz bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben, sofern die rechtlichen Vorgaben eingehalten werden.

Anlage Übersichtsplan Maststandorte

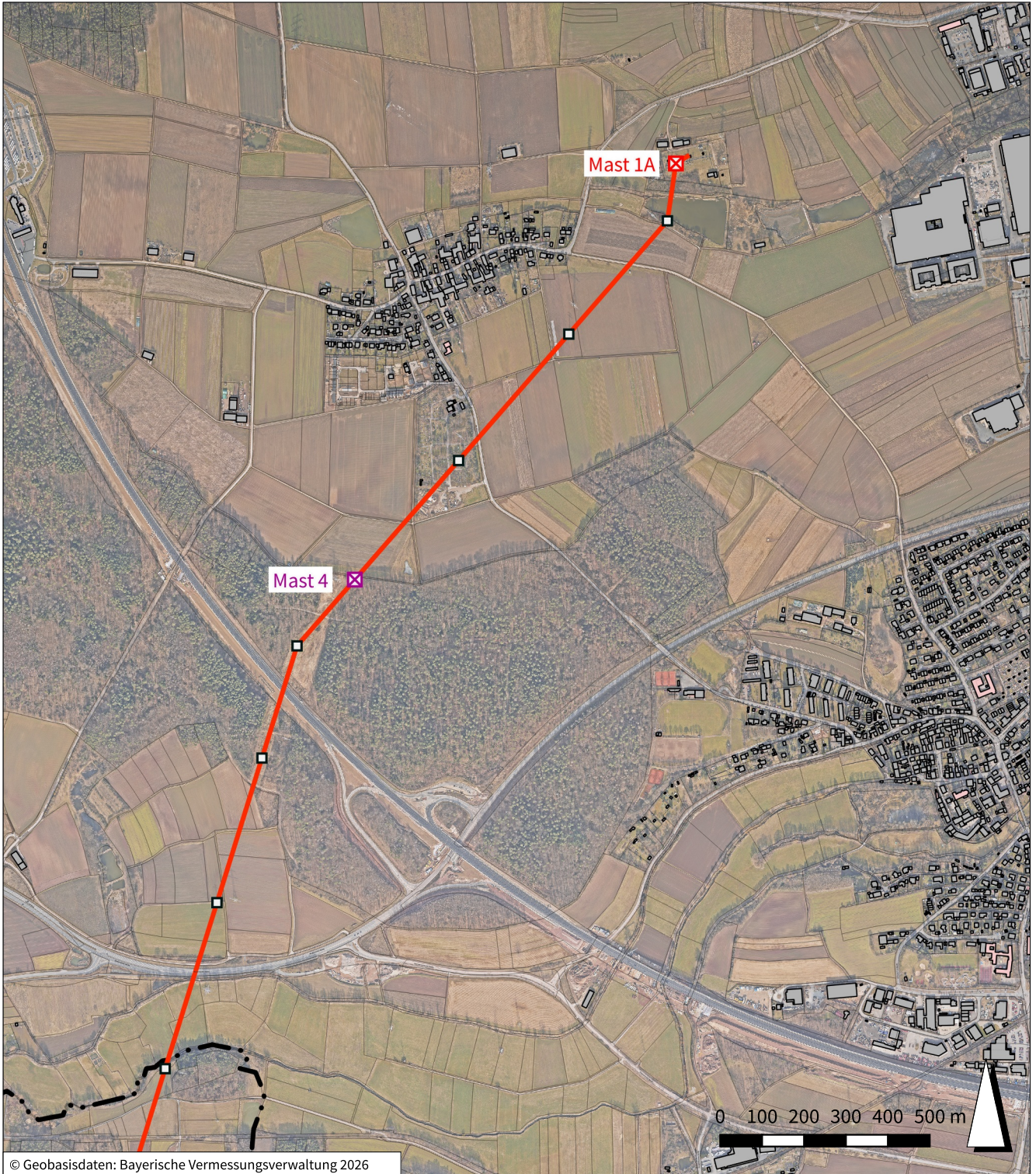
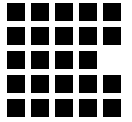
III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Ö 12.1

Übersichtskarte der Maststandorte

Bereich um das Umspannwerk Kastenweiher
 Nordöstlich des Ortsteils Steudach



© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2026

- | | |
|----------------|--------------------|
| Masten | Freileitung |
| □ Bestand | — 110 kV |
| ⊠ Neubau | — •• Stadtgrenze |
| ⊠ Ersatzneubau | |

Stadt Erlangen
 Amt für Stadtplanung und Mobilität

Stand: April 2026

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/379/2026

Öffentlichkeitsveranstaltung zur Neugestaltung der Fahrradstraße Damaschkestraße

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen
Stadtteilbeirat Alterlangen zur Info

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Wie mit Vorlage 613/350/2025 angekündigt, hat die Verwaltung den Prozess zur Neugestaltung der Fahrradstraße Damaschkestraße gemäß Gestaltungsleitfaden (s. 613/312/2024) am 23.04.2026 mit einer Öffentlichkeitsveranstaltung am Damaschkeplatz gestartet. Hierbei lag der Fokus darauf, mit Anwohnenden und Nutzenden der Fahrradstraße ins Gespräch zu kommen. Für die Verwaltung ist es wichtig, Erfahrungen und Sichtweisen dieser Zielgruppe zu hören. Dabei wurde danach gefragt, was wichtig ist, wo es aktuell hakt, welche Wünsche und Anregungen sowie Probleme es gibt. Die Personen, die den Stand aufgesucht haben, konnten ihre Wortmeldungen auf Karteikarten hinterlassen. Außerdem war es möglich, mittels Klebepunkten Zustimmung zu bestimmten Aussagen auf einer Skala von eins bis fünf einzuordnen (z.B. Ich fühle mich beim Radfahren in der Damaschkestraße nicht sicher – Ich fühle mich beim Radfahren in der Damaschkestraße sicher).

Der Stand wurde von 14 bis 17 Uhr durchlaufend von schätzungsweise 20 bis 30 Personen aufgesucht. Die Aussagen wurden von der Verwaltung dokumentiert. Sie reichten von genereller Kritik über Zufriedenheit mit dem Bestand hin zu deutlichen Verbesserungsvorschlägen. Im Fokus standen dabei die übergeordneten Themen „Steigerung der Verkehrssicherheit“, „Infrastrukturelle Aspekte der Fahrradstraße“ sowie „Belassung des Bestandes“. Genauer betrachtet sind die Einzelthemen „Fehlende Übersichtlichkeit an Kreuzungen als Sicherheitsproblem“ und „Parken als einerseits Bedürfnis und andererseits Sicherheitsproblem“ häufig Gegenstand der Aussagen. Gefolgt werden sie von „Nichtbeachtung bzw. Unwissenheit geltender Verkehrsregeln“ und „unklare bzw. nicht gemäß Gestaltungsleitfaden vorhandene Vorfahrtsregelung“.

Bei den vorgegebenen, skalierten Aussagen sind im Mittel die Zustimmungen zu folgenden Aussagen hoch: „Ich finde neue Baumpflanzungen in der Damaschkestraße gut“, „Ich wünsche mir weniger Durchgangsverkehr“, „Ich finde die vorhandenen Fahrradstellplätze ausreichend“. Im Mittel sind leichte Tendenzen zu folgenden Aussagen vorhanden: „Ich wünsche mir einen Erhalt aller vorhandenen Kfz-Parkplätze in der Damaschkestraße“, „Ich fühle mich beim Radfahren in der Damaschkestraße sicher“, „Die Kreuzungen in der Damaschkestraße finde ich unübersichtlich.“

Auf Grund der starken Wechselwirkungen zwischen Planungen in der Damaschkestraße und der Schaller-

shofer Straße ist eine gesamtheitliche Betrachtung des Gebietes notwendig. Dabei werden die Aussagen der Veranstaltungsteilnehmer berücksichtigt und soweit fachlich sinnvoll und innerhalb der technischen Regelwerke abbildbar in der Planung berücksichtigt. Abschließend muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Aussagen der Öffentlichkeitsveranstaltung nur ein nicht repräsentatives Stimmungsbild widerspiegeln und aufgrund der geringen Anzahl keine belastbare Evidenz darstellen.

Die Verwaltung wird in Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Personalressourcen einen ersten Entwurf für die Neugestaltung der Fahrradstraße Damaschkestraße erstellen. Dies ist nicht vor 2027 zu erwarten. Eine Umsetzung der Planung ist zudem von der Entwicklung der Haushaltsituation abhängig.

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/380/2026

Auswahlverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze in Erlangen

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

33, 66

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Einrichtung von Mobilpunkten im Stadtgebiet Erlangen	613/203/2018	16.10.2018 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Ausbau von "mobilpunkten" im Stadtgebiet	613/017/2020	22.09.2020 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Haushalt 2021: Arbeitsprogramm von Amt 61 "Mobilpunkte"	613/040/2020	17.11.2020 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Sachstandsbericht über die Umsetzung der Mobilpunkte im Erlanger Stadtgebiet	613/108/2021	21.09.2021 UVPA / UVPB	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Vergabebeschluss	613/153/2022	29.03.2022 Nicht öff. UVPA	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Inbetriebnahme des Carsharing an Mobilpunkten	613/162/2022	28.06.2022 UVPA / UVPB	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Ausbau der Mobilpunkte & Carsharing	613/306/2024	28.11.2024 Stadtrat	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Zur Förderung des stationsgebundenen Carsharings und einer multimodalen Verkehrsmittelwahl, wie sowohl im VEP (613/062/2020) als auch im Klimaaufbruch (31/163/2022) festgehalten, wurde die Verwaltung mit Vorlage 613/306/2024 beauftragt, im Stadtgebiet Mobilpunkte (Mobilitätsstationen mit Carsharing nach dem Bremer Vorbild) sowie zusätzlich reine Carsharing-Standorte einzurichten.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen fordern ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren zur Identifikation geeigneter Carsharing-Anbieter, um Sondernutzungserlaubnisse mit einer Laufzeit von längstens acht Jahren zu erteilen.

In Anlehnung an die vom Bundesverband Carsharing veröffentlichte Musterbekanntmachung wurde für

Erlangen ein Auswahlverfahren erfolgreich durchgeführt. Im Rahmen dieses Auswahlverfahrens wurden bis zu 50 Stellplätze an 27 Standorten im öffentlichen Raum der Stadt Erlangen zur Verfügung gestellt. Die Standorte wurden als A-, B- und C-Lagen qualifiziert. Bei Standorten in B-Lage ist, ebenso wie in A-Lage (Innenstadt), eine hohe Nachfrage zu erwarten. An Standorten in C-Lagen ist nur eine geringe Nachfrage zu erwarten. Gleichwohl hält es die Stadt zur Förderung der nachhaltigen Mobilität für geboten, auch in C-Lagen ein Carsharing-Angebot zu schaffen, um perspektivisch auch dort eine Nachfrage zu generieren. Aus diesem Grund wurde im Auswahlverfahren vorgegeben, dass pro zwei Standorte in A-Lage, ein Standort in C-Lage gewählt werden muss.

Carsharing-Anbieter konnten ihr Interesse für einzelne, mehrere oder alle Standorte bekunden. Die Zuteilung der Stellplätze erfolgte in einem gemeinsamen Vor-Ort-Termin an die zum Verfahren zugelassenen Carsharing-Anbieter. Standorte, für die mehr als ein Carsharing-Anbieter sein Interesse bekundet hatte, wurden im Vor-Ort-Termin im Draw-Verfahren verteilt.

Im Zuge des Verfahrens wurden vier Standorte an den CarSharing Erlangen e.V. und 17 Standorte an Scouter Carsharing zugeteilt. Sechs Standorte konnten nicht zugeteilt werden (vgl. Anlage 1). Die Sondernutzung für die bereits umgesetzten Standorte 16, 17 und 20 beginnt ab 01. Juli 2026 und läuft für alle Standorte bis längstens 30. Juni 2034. Die Umsetzung der Standorte erfolgt sukzessive.

Das weitere Vorgehen der nicht zugeteilten Standorte wird verwaltungsintern abgestimmt und sie prüft neben dem Rückbau der baulich bereits umgesetzten bzw. der Nichterrichtung der nicht umgesetzten Standorte - ein erneutes Auswahlverfahren ggf. zu einem späteren Zeitpunkt. Ein Teil der Standorte konnte in dem Verfahren nicht zugeteilt werden, da die zwingend erforderlichen Nachweise zur Einhaltung der Kriterien des Blauen Engel nicht vorgelegt werden konnten. Zudem liegt nahe, dass bei der Bewertung der Standorte durch die Carsharing-Anbieter, die Beeinträchtigungen während der Bergkirchweih, eine voraussichtlich unwirtschaftliche Lage und die Nähe zu Carsharing Standorten auf Privatgrund, eine Rolle gespielt haben.

Anlagen:

Anlage 1 – Zuteilungsergebnis Auswahlverfahren Carsharing

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Nr.	Standort	Kategorie	Carsharing-Plätze	Zuteilung des Standortes
1	Bohlenplatz	A	2	Scouter Carsharing
2	Fuchsendgarten	A	2	Scouter Carsharing
3	Güterbahnhofstraße	A	2	Carsharing Erlangen e.V.
4	Haagstraße	A	2	-
5	Lorlebergplatz	A	2	Scouter Carsharing
6	Max-Busch-Straße	A	2	Scouter Carsharing
7	Nürnberger Straße	A	2	-
8	Ohmplatz	A	2	Scouter Carsharing
9	Stubenlohstraße	A	2	Scouter Carsharing
10	Südliche Stadtmauer- /Fahrstraße	A	2	Scouter Carsharing
11	Südliche Stadtmauerstraße	A	2	Scouter Carsharing
12	Theaterplatz	A	2	Scouter Carsharing
13	Zollhausplatz	A	2	-
14	Am Röthelheim	B	2	Carsharing Erlangen e.V.
15	Mobilpunkt Brucker Bahnhof	B	2	-
16	Mobilpunkt Doris- Ruppenstein-Straße	B	2	Scouter Carsharing
17	Mobilpunkt Karlsbader Straße	B	2	Scouter Carsharing
18	Michael-Vogel-Straße	B	2	Carsharing Erlangen e.V.
19	Saalestraße	B	2	Scouter Carsharing
20	Mobilpunkt Strümpellstraße	B	1	Scouter Carsharing
21	Von-der-Tann-Straße	B	2	Carsharing Erlangen e.V.
22	Mobilpunkt Flurstraße	C	2	-
23	Mobilpunkt Kosbacher Damm	C	2	Scouter Carsharing
24	Mobilpunkt Lachnerstraße	C	1	Scouter Carsharing
25	Mobilpunkt Naturbadstraße	C	1	-
26	Mobilpunkt Odenwaldallee	C	1	Scouter Carsharing
27	Mobilpunkt Rennesstraße	C	2	Scouter Carsharing

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
II/23

Verantwortliche/r:
Liegenschaftsamt

Vorlagennummer:
23/074/2026

Budgetabrechnung 2025

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

		in Euro
2.1	Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis 2025 des Amtes 23 beträgt	128.116,28
	(2024: 274.400,86 Euro, 2023: 45.940,16 Euro)	
	Die Lastschriften aus der Abrechnung der Personalaufwendungen 2025 haben betragen	
	für das 1.Halbjahr	0,00 €
	für das 2.Halbjahr	0,00 €
	Der Budgetrahmen wurde durch die Lastschriften somit reduziert um insgesamt	0,00
	In den Investitionshaushalt 2025 wurden übertragen	0,00
	(2024: 0 Euro, 2023: 0 Euro)	
	Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis ist im Wesentlichen zurückzuführen auf:	
	Einerseits Steigerungen bei Erbbauzinsen sowie öffentlich-rechtlichen Verwaltungsgebühren, andererseits geringere Unterhaltskosten bei Grundstücksbewirtschaftung und Bereinigung des Planansatzes bei Mieterträge UKER Parkplätze.	
2.2	Das Arbeitsprogramm 2025 konnte wie geplant erfüllt werden.	

Anlagen: Budgetabrechnung 2025

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Amt 23 Budgetrelevante Änderungen im Laufe des Jahres 2025

Erträge	Aufwendungen		
4.124.000,00	-1.589.930,00	2.534.070,00	beschlossenes Sachmittelbudget (Kontenschema SKO+TF, Mittelherkunft lfd. HH) Veränderungen im Laufe des Abrechnungszeitraums (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)
2.040,00			MNB Nr. 7: Mieterträge Garagen Friedrich-List-Str. 1a, Wechsel der Zuständigkeit (MUmb. f. SK 441111 v. SK 441111, Vorabd. 24.12DEB / Amt 24)
	-6.213,99		Übertrag HH-Ermächtigung Hangstabilisierung am Bergkirchweihgelände (SK 521111, KSt 233090, KTr 57330080)
	6.698,50		MNB Nr. 137: Beseitigung Eichenprozessionsspinner im Rahmen der Bergkirchweih, Kostenbeteiligung Amt 23 (MUmb. f. SK 529101 / Amt 33 v. SK 529101)
	181,19		Sperre nicht verbrauchter Mittel aus HH-Ermächtigung Hangstabilisierung am Bergkirchweihgelände (SK 521111, KSt 233090, KTr 57330080)
2.040,00	665,70		Summe der Veränderungen im Abrechnungszeitraum (Mittelherkunftsfilter APL/ÜPL/Sperre)

Amt 23 Budgetabrechnung 2025

4.126.040,00	-1.589.264,30	2.536.775,70	Fortgeschriebenes Sachmittelbudget (Mittelherkunft lfd. HH + APL ÜPL Sperren Reste)
4.178.693,73	-1.568.761,55	2.609.932,18	Ist-Ergebnis / Rechnungsergebnis
52.653,73			Mehrerträge (+) / Mindererträge (-)
	20.502,75		Einsparungen (+) / Mehraufwendungen (-)
		73.156,48	Ergebnis Sachmittelbudget Bereinigungen Sachmittelbudget:
		13.119,00	Entfallene Mietzahlungen für FI-Nr. 1945 und 3130 (Asylbewerberunterkunft, keine Übernahme durch Regierung)
		41.840,80	Mindereinnahmen Vermietung Stellplätze UKER (s. Z. 1520)
		128.116,28	Bereinigtes Ergebnis (fließt aufgrund der Haushaltskonsolidierung zu 100 % an den Haushalt zurück)

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
61/005/2026

Budgetergebnis 2025 des Amtes für Stadtplanung und Mobilität (Amt 61 einschließlich Subbudget Referat VI/PET)

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Amt 20 (nur z.K.)

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

		in Euro
2.1	Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis 2025 des Amtes 61 beträgt	459.498,37
	(2024: 161.788,26 Euro, 2023: 373.089,31 Euro)	
	Die Lastschriften aus der Abrechnung der Personalaufwendungen 2025 haben betragen	
	für das 1.Halbjahr	0,00
	für das 2.Halbjahr	0,00
	Der Budgetrahmen wurde durch die Lastschriften somit reduziert um insgesamt	0,00
	In den Investitionshaushalt 2025 wurden übertragen	1.043.800,00
	(2024: 725.254,00 Euro, 2023: 737.522,32 Euro)	
	Das bereinigte Gesamtbudgetergebnis ist im Wesentlichen zurückzuführen auf:	
	<ul style="list-style-type: none"> - die konsequente und bewusste Anwendung des Art. 69 GO - die zeitliche Verschiebung von Inhalten: u.a. Machbarkeitsstudie Bogenpassage, Wettbewerb Fuchsgarten, Fahrradverleihsystem VAG-Rad und Stadtentwicklungskonzept - ein außerplanmäßiger Ertrag aus der Jahresabrechnung 2024 des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung (ZV KVÜ) 	

2.2	Das Arbeitsprogramm 2025 konnte in folgenden Projekten/ Maßnahmen nicht umgesetzt werden bzw. erfüllt werden:
	<p>Stabsachgebiet Stadterneuerung und Stadtgestaltung 610.3: Aufgrund der Haushaltskonsolidierung wurden folgende Themen nicht weiterverfolgt bzw. ausgesetzt</p> <p><u>1.1 Programm Sozialer Zusammenhalt Innenstadt</u> - Beauftragung externer Planungsbüros für ein Baustellenmarketing Zollhausplatz</p> <p><u>1.2 Programm Sozialer Zusammenhalt Erlangen-Südost</u> - Neuvergabe des Quartiermanagements - Abwicklung Verfügungsfonds und Projektbeirat, räumliche Aufwertung Quartiersbüro</p> <p><u>1.3 Programm Sozialer Zusammenhalt Büchenbach- Nord</u> - Abwicklung Verfügungsfonds und Projektbeirat</p> <p>Abteilung Stadtplanung 611: 2. Gewerbe und Forschen - BPlan 437 Siemens Campus Modul 3 → Dieser ist nun im BPlan 440 – Siemens Stadtquartier Süd - aufgegangen. Der BPlan 440 befindet sich derzeit in der Aufstellung</p> <p>Abteilung Geodaten und Bodenordnung, Geschäftsstelle Gutachterausschuss 612: - Anbindung Kaufpreissammlung GRK (GUC) an QGIS – konnte nur teilweise umgesetzt werden</p> <p>Abteilung Mobilitätsplanung 613: Aufgrund der Haushaltskonsolidierung wurden folgende Themen nicht realisiert: - Durchführung der Verkehrserhebung in Form der Schüler*innenjahreszählung - Vorplanung Straßeninfrastruktur Hilpertstraße zw. Nürnberger und Karl-Zucker-Straße, Aufgrund fehlender personeller Ressourcen wurden folgende Themen nicht oder nur verzögert realisiert: - Vorplanung Schallershofer Straße - Ausweisung Bewohnerparkgebiete – Konzept und Öffentlichkeitsbeteiligung - Anpassungsmaßnahmen Radweg zwischen Eltersdorf und Tennenlohe Aufgrund von Klärungsbedarf kam es zu zeitlichen Verzögerungen bei folgendem Thema: - Umgestaltung/ Neuplanung Fahrradstraße Häuslinger Straße</p> <p>Abteilung Straßenverkehr und Baustellen 614: - Ausweitung des Kontrollgebietes des ZV KVÜs auf das gesamte Stadtgebiet - Die Organisationsuntersuchung einschl. Personalbemessung in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband wird voraussichtlich erst im Jahr 2026 abgeschlossen.</p>

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/298/2026

Umspannwerk und Volleinschleifung 380-kV-Leitung Projektraum Kriegenbrunn und Hüttendorf, TenneT

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die Vorträge von TenneT und dem Amt für Stadtplanung und Mobilität dienen zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlagen:

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/257/2026

21. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003 für den Teilbereich - Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße - ; hier: Billigungsbeschluss

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	25.06.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Frühzeitige Beteiligung der städtischen Ämter

Stadtteilbeirat Süd zur Information

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Information zum geplanten städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb "Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße"	UVPA	19.05.2020	Ö	MzK	Kenntnis genommen
Änderungsbeschluss	UVPA	11.05.2021	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

I. Antrag

1. Den Ergebnissen der Prüfung der Stellungnahmen (Anlage 1) wird beigetreten.
2. Der Entwurf der 21. FNP Änderung – Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße – mit integriertem Landschaftsplan 2003 der Stadt Erlangen in der Fassung vom 16.06.2026 mit Begründung wird gebilligt und ist gemäß § 3 (2) BauGB zu veröffentlichen. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB ist durchzuführen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Für das Gebiet der ehemaligen Bahnflächen südlich und einschließlich der Hilpertstraße, östlich der Bahnlinie Nürnberg – Bamberg und westlich der bestehenden Gewerbeflächen an der Rathenaustraße ist am 11.05.2021 der 21. Änderungsbeschluss des Flächennutzungsplans (FNP) mit integriertem Landschaftsplan 2003 der Stadt Erlangen gefasst worden.

Die ehemaligen Betriebsflächen der Bahn südlich der Hilpertstraße östlich der Bahnstrecke Nürnberg - Bamberg wurden im Jahr 2011 weitgehend von Bahnbetriebszwecken freigestellt, nachdem sie bereits geraume Zeit nur noch extensiv genutzt worden waren. Zwei Flurstücke im Geltungsbereich waren allerdings davon nicht betroffen und wurden erst 2023 freigestellt.

Nach der Veräußerung durch die Bahn sollen diese Flächen einer gewerblich geprägten Nutzung mit deutlich höherer baulicher Dichte sowie adäquater Erschließung zugeführt werden.

Die 21. FNP Änderung ist eine geeignete Maßnahme, um die städtische Bauleitplanung an die vorgesehene Nutzung und an das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs für einen Gewerbehof anzupassen, das der künftigen Entwicklung zugrunde liegt.

Die laufende Aufstellung des 2. Deckblattes zum Bebauungsplan Nr. 328 soll die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine qualitätsvolle Bebauung im innerstädtischen Umfeld schaffen.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke Nrn. 996/8, 996/9, 996/27, 996/55, 996/60, 1714 Gem. Erlangen vollständig, sowie in Teilflächen das Flurstücke Nr. 1714/11 Gem. Erlangen. Der Geltungsbereich ist in Anlage 2 dargestellt. Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 1,22 ha. Sämtliche Flurstücke befinden sich im Eigentum des Vorhabenträgers.

c) Planungsrechtliche Grundlagen

Mit der 21. FNP Änderung sollen die ehemaligen Bahnflächen für gewerbliche Zwecke nutzbar gemacht werden.

Im wirksamen FNP mit integriertem Landschaftsplan 2003 ist das Plangebiet als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. Östlich angrenzend stellt der wirksame FNP bereits gewerbliche Bauflächen dar, welche im Rahmen der Änderung erweitert werden sollen. Die beschriebenen wirksamen Flächennutzungen sind in Anlage 3 ersichtlich.

Durchgeführt wird die 21. FNP Änderung im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB gemeinsam mit der Aufstellung des 2. Deckblatts zum Bebauungsplan Nr. 328 der Stadt Erlangen - Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße - mit integriertem Grünordnungsplan. Da die städtebaulichen Ziele auf Ebene des FNPs auch unabhängig von einzelnen noch offenen Fragen in der Bebauungsplanung verfolgt werden können, wird dieser Verfahrensschritt zeitlich vorgezogen, vor den Billigungsbeschluss zum Bebauungsplan 328 2. Deckblatt.

Es handelt sich lediglich um einen temporären Vorlauf dieses FNP-Änderungsverfahrens schrittes. Nach diesem Verfahrensschritt werden die Verfahrensschritte der Bauleitplanverfahren zeitlich wieder parallel verlaufen. Somit handelt es sich weiterhin um ein Parallelverfahren gemäß § 8 Abs. 3 BauGB.

Aus diesem Grund erfolgt zum Bebauungsplan Nr. 328 – 2. Deckblatt eine gesonderte Beschlussvorlage, in zeitlich späterer Sitzung. Mit der 21. FNP Änderung wird die nach § 8 Abs. 2 BauGB erforderliche Entwicklung der verbindlichen Planung aus dem FNP in abgestimmter Weise gewährleistet.

d) Rahmenbedingungen

- Das Plangebiet liegt südlich der Erlanger Innenstadt. Das Stadtzentrum liegt etwa 1,0 km nördlich. Im Westen liegt die vielgleisige Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg. Das Plangebiet ist, wie auch die gesamte Nachbarschaft, von Gewerbenutzungen geprägt.
- Im wirksamen FNP 2003 sind im Geltungsbereich Flächen für Bahnanlagen als nachrichtliche Übernahme dargestellt. Diese Nutzung ist mit der Freistellung der Flächen entfallen. Angrenzend an den Änderungsbereich sind gewerbliche Bauflächen, Sonderbauflächen (Einzelhandel) sowie Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen sowie Bahnanlagen dargestellt.
- Die Grundlage für die weitere Entwicklung bildet laut Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses vom 11.05.2021 das Konzept des 1. Preisträgers, blauwerk Architekten aus München.
- Beachtung finden weiter das Städtebauliche Einzelhandelskonzept (SEHK) der Stadt Erlangen, dem zufolge sich der Änderungsbereich in einer dezentralen Gewerbegebietslage befindet, das integrierte Klimaschutzkonzept und das Klimaanpassungskonzept der Stadt Erlangen.
- Die übergeordnete Erschließung erfolgt von Osten aus über die Nägelsbachstraße/Karl-Zucker-Straße, die durch die Hilpertstraße gekreuzt wird. Von der Hilpertstraße werden sämtliche angrenzenden Grundstücke erschlossen.
- Der Umweltbericht als Bestandteil der Begründung kommt zu dem Ergebnis, dass die Auswirkungen der Planung geringfügig und lokal begrenzt sind. Die intensive Bebauung der innerstädtischen Altlastenfläche beachtet das Ziel, mit Grund und Boden sparsam umzugehen (gemäß §1a BauGB).
- Schutzgebiete sind nicht betroffen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Es besteht eine hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen bei kaum mehr vorhandenem Angebot. Mit der 21. FNP Änderung sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umnutzung der ehemaligen Bahnflächen zu gewerblichen Bauflächen geschaffen und die Vorteile der Innentwicklung genutzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Verfahren

Eine Übersicht über den allgemeinen Verfahrensstand zeigt Anlage 4. Folgend werden die einzelnen bereits erfolgten Schritte genauer beschrieben.

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb

Das Planungskonzept geht auf das Ergebnis eines städtebaulichen und hochbaulichen Realisierungs- und Ideenwettbewerb zurück. Er bildet die Basis des Bebauungsplans Nr. 328 2 Deckblatt.

Änderung

Am 11.05.2021 wurde im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA) die Änderung des wirksamen FNP mit integriertem Landschaftsplan 2003 für den Teilbereich – Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße - nach den Vorschriften des BauGB beschlossen.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 (1) BauGB hat in der Form stattgefunden, dass vom 17.10.2022 bis einschließlich 11.11.2022 Möglichkeit zur Einsicht und Stellungnahme gegeben wurde.

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB hat in der Zeit vom 17.10.2022 bis 11.11.2022 stattgefunden. Vorgebrachte Stellungnahmen wurden geprüft und haben zu verschiedenen Änderungen und Ergänzungen der FNP Änderung geführt.

Die Äußerungen und Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange werden in der Anlage 1 behandelt. Es sind keine Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit zur 21. FNP Änderung eingegangen.

b) Umweltprüfung

Für die 21. FNP Änderung wurde eine Umweltprüfung durchgeführt.

Die Auswirkungen sind geringfügiger Art und lokal begrenzt. Der Bebauungsplan setzt Begrünungsmaßnahmen, Habitaterhaltung und Neustrukturierung für Reptilien und insbesondere Maßnahmen zur Biodiversität auf den Dachflächen fest.

Die intensive Bebauung an dieser innenstädtischen Altlastenfläche beachtet das Ziel, mit Grund und Boden sparsam umzugehen (gemäß §1a BauGB).

c) Standortalternativen

Es handelt sich um eine Konversion nicht mehr benötigter Betriebsflächen. Im Sinne der Innenentwicklung und in Anbetracht der knappen Verfügbarkeit von gewerblichen Flächen ist es das Ziel, die ehemaligen Bahnbetriebsflächen einer neuen Nutzung zuzuführen.

Da es sich um einen planerisch geeigneten Standort für ein konkretes Vorhaben handelt, sind keine weiteren Standortalternativen zu prüfen.

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.

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens werden Umwelt- und Klimaaspekte durch die Ausarbeitung des Umweltberichts einer eingehenden Betrachtung zugeführt.

Durch die Durchführung des Bauleitplanverfahrens kommt es hinsichtlich des Klimas zu einer geringen negativen Beeinträchtigung. Dies hängt mit dem hohen Bestands-Versiegelungsgrad des Planungsgebietes zusammen.

Demgegenüber werden im Bereich der Dachflächen im Vergleich zum Bestand Verbesserungen für das Mikroklima durch Dachbegrünung, Dachgärten, solare Baupflicht, energieeffiziente Bauweise etc. erreicht.

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

Anlagen: Anlage 1: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis
Anlage 2: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich
Anlage 3: Wirksame Darstellungen des FNP 2003
Anlage 4: Verfahrensstand

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

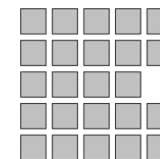
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

21. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan 2003 der Stadt Erlangen – Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße –

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 17.10.2022 bis einschließlich 11.11.2022

hier: Prüfung der Stellungnahmen mit Ergebnis



Nr.	Name	Eingang	Nr.	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
1.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2 90441 Nürnberg	28.10.2022		<p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Die Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen – sind betroffen. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>Für zukünftige Erweiterung des Telekommunikationsnetzes sind in allen Verkehrswegen geeignete und ausreichende Trassen für die Unterbringung der Telekommunikationslinien der Telekom vorzusehen.</p> <p>(...)</p> <p>Wir werden zum B-Plan Nr. 328 „Ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße – für das Gebiet der ehemaligen Bahnfläche südlich der Hilpertstraße und den nördlich anliegenden Teil der Hilpertstraße“ noch detaillierte Stellungnahme abgeben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten.</p>
2.	Regierung von Mittelfranken, Höhere Landesplanungsbehörde	24.10.2022		<p>Die Konversion des ehemaligen Betriebsgeländes der Bahn südlich der Hilpertstraße und die Bereitstellung neuer gewerblicher Standorte sowohl für Unternehmen der Industrie und des Handwerks als auch für Büro- und Dienstleistungsunternehmen trägt dazu bei, die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft,</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

			insbesondere auch für die leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen, gemäß dem Grundsatz 5.1 des Landesentwicklungsprogrammes Bayern zu erhalten und zu verbessern. Es handelt sich außerdem um die Revitalisierung einer Brachfläche im Innenbereich, die dem Ziel 3.2 des LEP Bayern entspricht. Demnach sollen in den Siedlungsgebieten die vorhandenen Potentiale der Innenentwicklung möglichst vorrangig genutzt werden. Einwendungen aus landesplanerischer Sicht gegen die Änderung des Flächennutzungsplanes werden nicht erhoben.	
3.	Handwerkskammer für Mittelfranken Sulzbacher Str. 11-15 90489 Nürnberg	11.11.2022	Keine Einwendungen Wir bedanken uns für die Beteiligung am Verfahren und begrüßen die Ausweisung als Gewerbegebiet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
4.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH Südwestpark 15 90449 Nürnberg	11.11.2022	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan Verfahrens.
5.	Staatliches Bauamt Nürnberg Straßenbau S2 Zollhof 6 90443 Nürnberg	03.11.2022	Bei o. g. Bauleitplanungen der Stadt Erlangen sind keine Belange des Staatlichen Bauamtes Nürnberg betroffen. Daher bitten wir nicht weiter am vorliegenden Verfahren beteiligt zu werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf eine weitere Beteiligung des Staatlichen Bauamtes Nürnberg wird verzichtet.
6.	Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken	03.11.2022	Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
7.	Planungsverband Region Nürnberg	09.11.2022	Gemäß Ziel 3.2 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) sind in den	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

				<p>Siedlungsgebieten die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen. Die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie für die Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, sollen erhalten und verbessert werden (LEP 5.1 (G)).</p> <p>Die Revitalisierung eines innerstädtischen Areals und damit einhergehend die Bereitstellung geeigneter Gewerbeflächen für unterschiedliche Nutzungen, um den Standort sowohl für Handwerksbetriebe als auch für Büro- und Dienstleistungsunternehmen sowie für das Beherbergungsgewerbe zu entwickeln, (s. Begründung zum Bebauungsplan S. 26) tragen diesen Erfordernissen Rechnung.</p> <p>Eine Behandlung im Planungsausschuss ist nicht erforderlich.</p>	
8.	Eisenbahn-Bundesamt, Eilgutstraße 2, 90443 Nürnberg	10.11.2022	1	Es wird darauf hingewiesen, dass die Flurstücke 1714/11 und 1714/12 nicht Bestandteil des Freistellungsverfahrens mit dem Geschäftszeichen AZ: 621pf/001-2305#062 waren. Somit kann der 21. Änderung des FNPs sowie des B-Plans südlich der Hilpertstraße in dem Bereich der nicht freigestellten Flurstücke nicht zugestimmt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger hat daraufhin Kontakt zum Eisenbahn-Bundesamt aufgenommen, um eine Freistellung der in Rede stehenden Flurstücke in die Wege zu leiten. Mit Schreiben vom 12.07.2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt dem Vorhabenträger mitgeteilt, dass die genannten Flurstücke von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden.
			2	Für Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes in Zusammenhang mit Bauvorhaben sind die entsprechenden Anträge auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung über die DB AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen an den Betriebsanlagen sind nicht geplant.
			3	Sofern natur- und artenschutzrechtliche Begleit- und Folgemaßnahmen von eisenbahnrechtlichen Vorhaben nach § 18 Abs. 1 AEG überplant werden, sind die naturschutzrechtlichen Anforderungen zur Überplanung von landschaftspflegerischen Ausgleichs- oder Ersatzflächen zu	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die DB AG wird in das B-Plan-Verfahren eingebunden.

				berücksichtigen und zu würdigen. Das Einvernehmen der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin sowie des Eisenbahn-Bundesamtes (Sachbereich 1) ist hierzu im Einzelnen einzuholen. Zur Klärung ist insbesondere in Verbindung mit den Ausgleichsmaßnahmen zum PFA 17 zwingend erforderlich, sich mit der DB AG abzustimmen.	
9.	Wasserwirtschaftsamt Nürnberg 90041 Nürnberg	10.11.2022	1	Niederschlagswasserbeseitigung: Es muss insbesondere sichergestellt werden, dass der Untergrund sich zum Versickern eignet, der Abstand zum mittleren Grundwasserstand (ab UK Versickerungsanlage) mindestens einen Meter beträgt und sich keine Verunreinigungen im Boden befinden. Daneben muss auch die Behandlungsbedürftigkeit des Regenwassers geprüft und bei der Beurteilung und Wahl der Versickerungsart beachtet werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
			2	Unterirdische Versickerungsanlagen können nur in stark eingeschränkten Einsatzbereichen, z. B. für unproblematische Dachflächen in Wohngebieten oder vergleichbaren Gewerbegebieten mit geringer Luftverschmutzung, toleriert werden. Zum Schutz des Grundwassers und zum Erhalt einer dauerhaften Funktionsfähigkeit sind der unterirdische Versickerungsanlage in jedem Fall eine ausreichende Vorreinigung vorzuschalten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
			3	Die Versickerung soll vorzugsweise breitflächig über eine 30 cm mächtige bewachsene Oberbodenzone erfolgen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
			4	In Bereichen mit Versickerung des Niederschlagswassers sind, sofern Metaldächer zum Einsatz kommen sollen, nur Kupfer- Zink-, Bleidächer mit geeigneter Beschichtung oder andere wasserwirtschaftlich unbedenkliche Materialien (z. B. Aluminium, Edelstahl) zulässig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
			5	Eine zielgerichtete Versickerung kann aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten zum	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

			<p>Schutze des Grundwassers und des Bodens nur Zustimmung finden, wenn vor der Errichtung von Versickerungsanlagen nachgewiesen wird, dass im Wirkungsbereich der Versickerung mit keiner Schadstoffmobilisierung zu rechnen bzw. für entsprechende Verhältnisse gesorgt worden ist. Einer Versickerung von Niederschlagswasser in Altlasten oder Altlastverdachtsflächen kann keines Falls zugestimmt werden und ist grundsätzlich auszuschließen. Es sicherzustellen, dass Niederschlagswasser nicht auf einem Altlastgrundstück zur Versickerung kommt, bzw. in kontaminierte Auffüllungen seitlich einsickert oder sie unterspült.</p>	<p>Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>
		6	<p>Schützende Deckschichten dürfen nicht durchstoßen werden. Bei schwierigen hydrogeologischen Verhältnissen sollten alle Möglichkeiten zur Reduzierung und Rückhaltung des Regenwasseranfalls (z. B. durch Gründächer) genutzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>
		7	<p>Altlasten & Bodenschutz: Im vorgelegten Rahmenkonzeptes wurden jedoch nicht alle bisher bekannten Altlast(verdachts-)bereiche gewürdigt. An dieser Stelle wird insbesondere auf die noch nicht ausgeräumten Verdachtsmomente auf der Altlastenverdachtsfläche „Güterbahnhof-Gelände“ (ehem. Nutzung als Tanklager) hingewiesen. Das Konzept stellt in der Form keine ausreichende Grundlage für die weitere Planung dar. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes ist vom Gutachter ein konkretes Konzept auszuarbeiten und rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen einvernehmlich mit dem Amt für Umweltschutz und Energiefragen der Stadt Erlangen und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen. Unter anderen sind dabei die bisherigen Flächennutzungen, Bereiche in denen ein Umgang mit wassergefährdenden Stoffen</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>

			<p>stattgefunden hat bzw. nicht auszuschließen ist, noch nicht erkundete bzw. sanierte Bereiche und/oder Bereiche mit (Rest-) Belastungen, die bisher stattgefundenen Sanierungs- bzw. Ausbuhmaßnahmen sowie die örtlich hydrogeologischen Verhältnisse entsprechend zu berücksichtigen und darzulegen. Darauf basierend sind die vorgesehenen Maßnahmen zur Untersuchung und Klärung der noch bestehenden Verdachtsmomente inkl. Beprobungsmodalitäten, Parameterumfang, Umfang der Bodeneingriffe, Beweissicherung, etc. zu planen und im Konzept darzustellen.</p>	
		8	<p>Der Schutz von bestehenden Bebauungen und neuen Baugebieten vor urbanen Sturzfluten und Starkregen und damit die damit einhergehenden natürlichen Vorflutverhältnisse/ Geländetopografien sind zu beachten. Wir empfehlen, vor allem im Hinblick auf zunehmende Starkniederschläge, Hausöffnungen (Kellerschächte, Hauseingangstüren, Tiefgarageneinfahrten, u. dgl.) immer etwas erhöht über dem Gelände- und Straßenniveau vor- zusehen und Keller als dichte Wannen auszubilden. Auf die „Arbeitshilfe Hochwasser- und Starkregenrisiken in der Bauleitplanung“ von StMB und StMUV wird verwiesen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>
		9	<p>Die Sicherheit gegen Überflutung bzw. einer kontrollierten schadlosen Überflutung des Grundstückes muss rechnerisch nachgewiesen werden (Überflutungsnachweis).</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>
		10	<p>Eine ggf. notwendige vorübergehende Absenkung des Grundwassers während der Bauarbeiten (Bauwasserhaltung) stellt einen Benutzungstatbestand nach § 9 WHG dar und bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach Art. 70 BayWG. Auch Maßnahmen, die geeignet sind, dauernd oder in einem erheblichen Ausmaß nachteilige Veränderungen der</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>

				Wasserbeschaffenheit herbeizuführen, gelten als Gewässerbenutzungen und bedürfen einer Erlaubnis.	
			11	Sollten sich Messstellen auf dem Baufeld befinden, sind diese vor Beschädigungen entsprechend zu schützen. Im Falle eines unvermeidbaren, bauvorhabensbedingten Wegfalls von Messstellen ist das Amt für Umweltschutz und Energiefragen der Stadt Erlangen rechtzeitig zu informieren und über Rückbau/ ggf. Errichtung von Ersatzmessstellen mit den zuständigen Behörden zu entscheiden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
10.	DB AG DB Immobilien Kundenteam Eigentumsmanagement - Baurecht Barthstraße 12 80339 München	21.11.2022	1	Gegen das geplante Vorhaben bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen / Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
			2	Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen der Bauleitplanung dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Notwendige Maßnahmen des Bahnbetriebs werden durch die Änderung des FNP nicht beeinträchtigt.
			3	Ansprüche gegen die Deutsche Bahn AG aus dem gewöhnlichen Betrieb der Eisenbahn in seiner jeweiligen Form sind seitens des Antragstellers, Bauherrn, Grundstückseigentümers oder sonstiger Nutzungsberechtigter ausgeschlossen. Insbesondere sind Immissionen wie Erschütterung, Lärm, Funkenflug, elektromagnetische Beeinflussungen und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, entschädigungslos hinzunehmen. Ebenso sind Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung mit § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Erschütterungen sind gutachterlich untersucht worden und werden bei der Ansiedlung künftiger Gewerbe- nutzungen Berücksichtigung finden. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt auf Ebene des B-Plan Verfahrens.

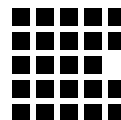
				gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, ausgeschlossen.	
			4	Wir möchten darauf hinweisen, dass sich das Baugrundstück zwar nicht mehr im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet, jedoch (aufgrund von noch vorhandenen Bahnanlagen) noch nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist. Sofern die Baugrundstücke planungsbehaftet und noch nicht von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt sind, ist auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen. Hat die Baumaßnahme Auswirkungen auf die Gesamtsicherheit der Anlage (Stand- und Brandsicherheit), so ist in jedem Fall die Genehmigung des EBA (§ 4 AEG) einzuholen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamts hat stattgefunden. Die von dort vorgebrachten Hinweise werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Inzwischen wurden die Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt.
			5	Die Stellungnahme benennt immobilienrechtliche Belange, die den Kaufgegenstand des ehemaligen Bahngrundstücks und allgemeine Verpflichtungen des Grundstückseigentümers betreffen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Immobilienrechtliche Belange und allgemeine Verpflichtungen des Grundstückseigentümers werden nicht als Teil der Bauleitplanung behandelt.
			6	Die Stellungnahme benennt infrastrukturelle Belange, die die Fahrbahn, den konstruktiven Ingenieurbau, die Oberleitung und Kabel und Leitungen betreffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Verweise auf Vorschriften und Regularien werden zur Kenntnis genommen, betreffen aber nachgeordnete Planungen und die Realisierungsphase und sind vom Vorhabenträger im Rahmen der baulichen Umsetzung zu beachten.
			7	Allgemeine Hinweise bei Bauten nahe der Bahn	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die der Stellungnahme angefügten Allgemeinen Hinweise bei Bauten nahe der Bahn werden bei den nachfolgenden Planungen Berücksichtigung finden.
11.	Gewerbeaufsichtsamt Nürnberg Roonstraße 20 90402 Nürnberg	09.11.2022		Keine Äußerung	Entfällt
12.	ESTW - Erlanger Stadtwerke AG	11.11.2022	1	Für den Zweckverband zur Wasserversorgung der Eltersdorfer Gruppe, für den die Erlanger Stadtwerke AG die Betriebsführung innehat, wird	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

	Äußere Brucker Str. 33 91052 Erlangen			Fehlanzeige mitgeteilt, da hier keine Belange betroffen sind.	
			2	Elektrizitätsversorgung/Trafo: Das Gebäude muss noch um 60 cm nach Süden verschoben werden und der südliche Baum muss um 1,6 m nach Süden geschoben werden (Baumkronen außerhalb unseres Umgriffs), da noch Lüfterelemente auf der Nord- und Südseite angebracht werden müssen. Die Westwand muss ohne Lüfter ausgebildet werden. Die Standortanpassung und Baumverschiebung ist zwingend notwendig, da ansonsten der Standort nicht geeignet ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
			3	Die benötigte Grundstücksfläche ist unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und über eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit zu sichern.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Grundstückserwerb ist an anderer Stelle vertraglich zu regeln. Zugang zur Versorgungsfläche erfolgt über öffentlichen Straßenraum. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan Verfahrens.
			4	Die zur Versorgung der Gebäude benötigte elektrische Leistung muss im Vorfeld der Entwurfsplanung verbindlich mitgeteilt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Da die Nutzung noch nicht feststeht, kann der genaue Energiebedarf erst im Rahmen nachgeordneter Planungen abschließend geklärt werden.
			5	Wasserversorgung Das im Bebauungsplan dargestellte Gebiet soll aus der der Hilpertstraße mit Wasser versorgt werden. Die Erschließung soll über die zukünftig öffentliche Straße A und zum Teil Straße B erfolgen. Zum Platzbedarf siehe Punkt „Allgemein“ und Anlage. Im Plangebiet kann die erforderliche Löschwasserversorgung von 96 m ³ /h für zwei Stunden gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 405 gewährleistet werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
			6	Fernwärmeversorgung Die Versorgung des Baugebietes soll mit Fernwärme erfolgen. Eine Erweiterung des Fernwärmenetzes in der Hilpertstraße ist dazu erforderlich. Erfahrungsmäßig ist es für den	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Hinweis auf die Fernwärmeanschluss wird in der Begründung ergänzt. Die weitere Bearbeitung der Stellungnahme erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.

				<p>Bauablauf des Hochbaues besser, die Erweiterung der Zufahrtstraße (hier Hilpertstraße.) im Vorfeld der Baugebieterschließung durchzuführen. Die Erschließung soll über die zukünftig öffentliche Straße A und zum Teil Straße B erfolgen. Zum Platzbedarf siehe Punkt Allgemein und Anlage.</p> <p>Es wird gebeten die Versorgung des Baugebietes mit Fernwärme durch die Erlangern Stadtwerke im Bebauungsplan festzusetzen.</p>	
			7	<p>Allgemein: Es befinden sich in allen an das Baugebiet angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen (Fahrbahnen und Gehwegen) Versorgungsleitungen. Sind aufgrund der Bebauung Umverlegungen erforderlich, so sind die anfallenden Kosten vom Veranlasser zu tragen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die vorhandenen Sparten werden bei der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Kostenübernahme ist nicht im Rahmen der Bauleitplanung zu klären. Der Vorhabenträger wird hierüber informiert.</p>
			8	<p>Bei Baumpflanzungen im Bereich der Leitungen sind gem. DVGW-Regelwerk GW 125 "Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" die Nutzungszonen für Bau- und Betriebsmaßnahmen zu berücksichtigen. Bei Unterschreitung von Abständen unter 2,5 m sind Schutzvorkehrungen durch den Veranlasser zu treffen. Besonders betroffen sind die geplanten Bäume entlang der neuen öffentlichen Straßen, die entweder noch weiter auf das Grundstück auf 2,5 m verschoben werden müssen. Ist zu erwarten, dass der Wurzel- und Kronenbereich die öffentliche Fläche beansprucht werden konnte, so sind festgesetzte geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen um den gesamten öffentlichen Verkehrsraum für Ver- und Entsorgungsanlagen zur Verfügung zu haben.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>
			9	<p>Den min. Verlegeraum für die Wasser- und Fernwärmeleitung in der Planstr. A haben wir bereits jetzt beigelegt und ist für die weiteren Planungen zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf der Ebene der FNP-Änderung sind keine Auswirkungen zu erwarten. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.</p>

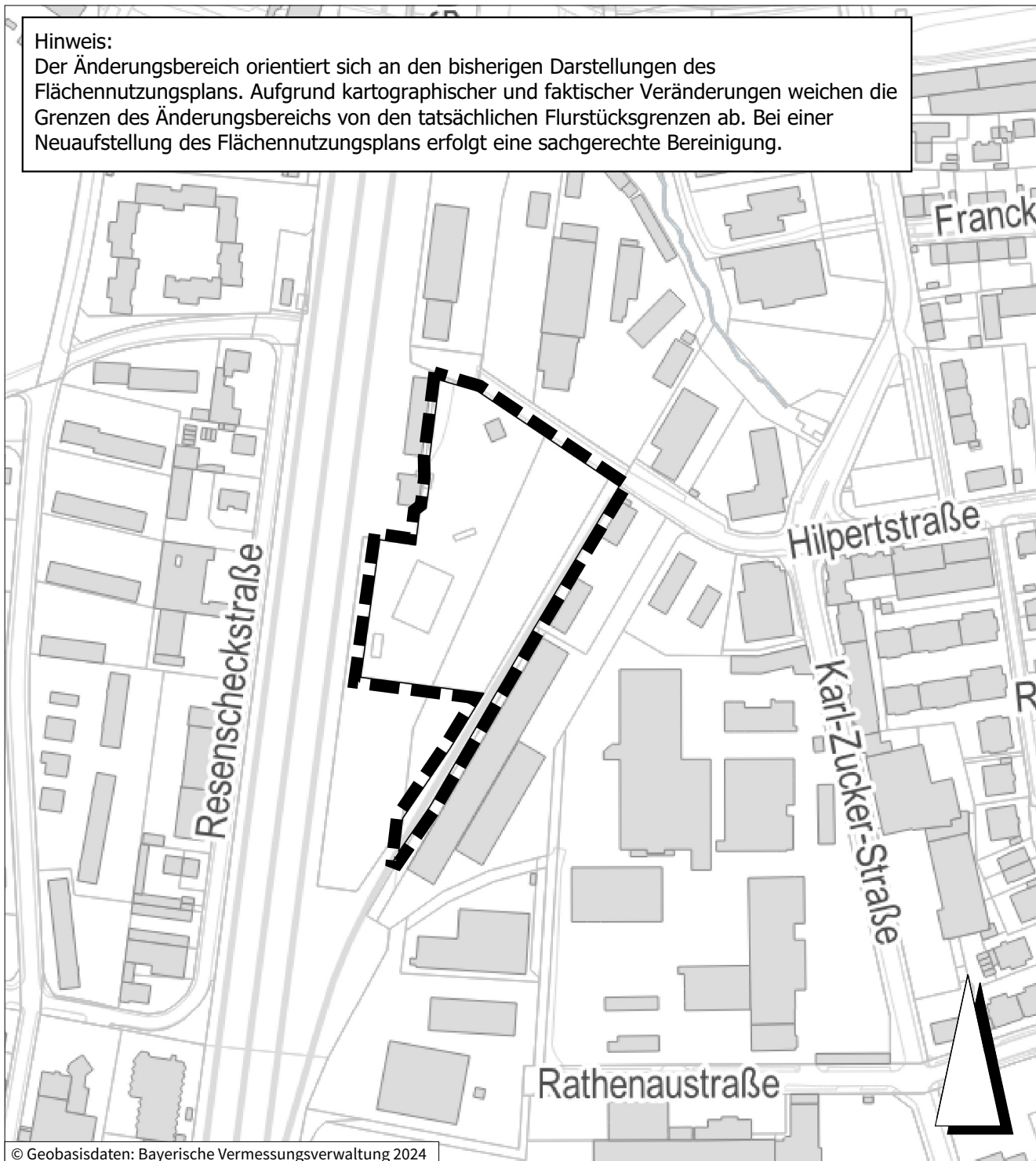
			10	Zur Sicherstellung der Erschließung, vor allem zur Errichtung der Trafostation, Fernwärme- und Wasserversorgung, ist zwingend ein Erschließungsvertrag zwischen dem Erschließungsträger und den Erlanger Stadtwerken abzuschließen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Bearbeitung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.
--	--	--	----	---	---

21. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003



Für den Teilbereich

- ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße -

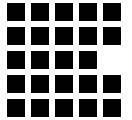


— Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Maßstab: ohne

Ö 15

21. Änderung des Flächennutzungsplans mit integriertem Landschaftsplan Erlangen 2003

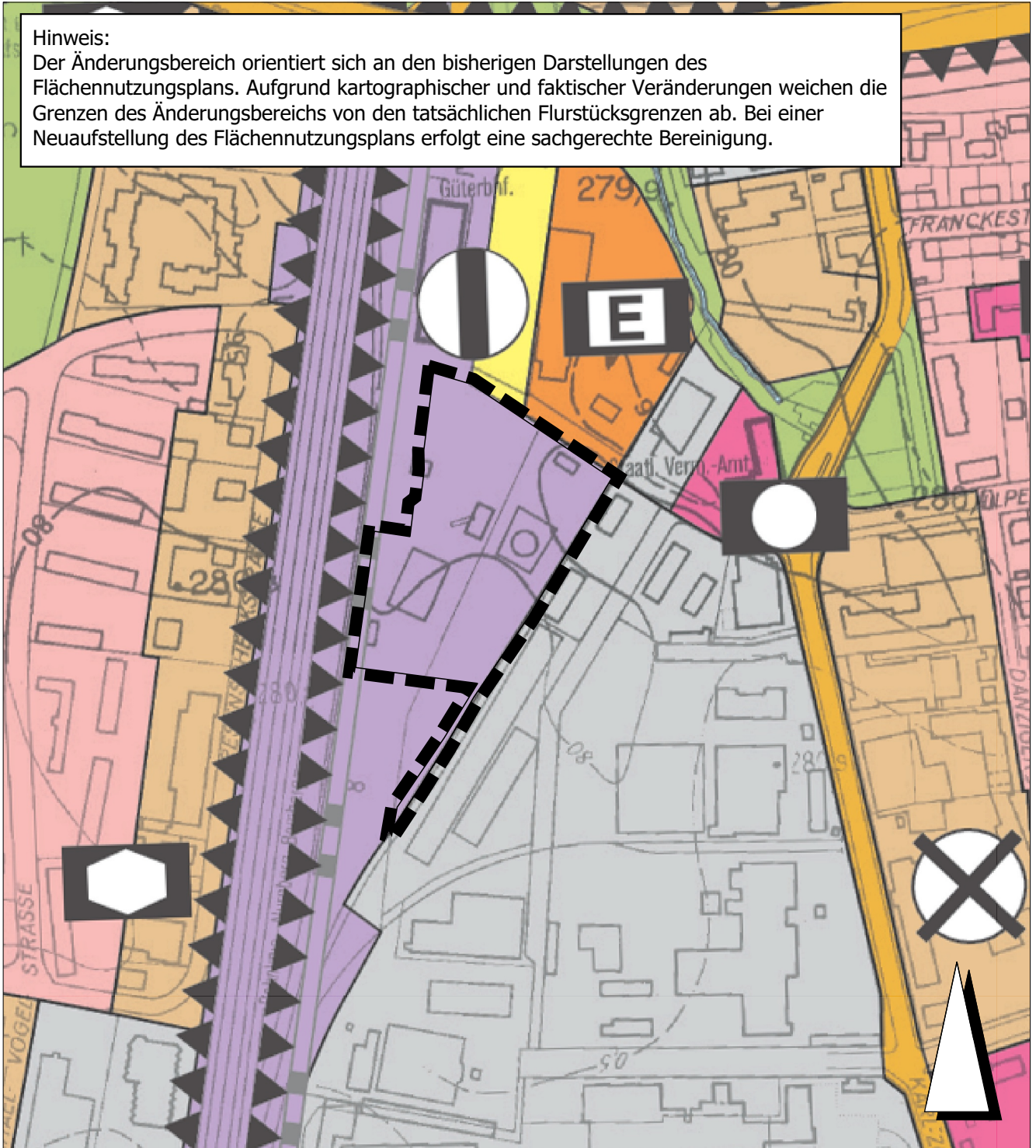


Für den Teilbereich

- ehemalige Bahnflächen südlich der Hilpertstraße -

Hinweis:

Der Änderungsbereich orientiert sich an den bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplans. Aufgrund kartographischer und faktischer Veränderungen weichen die Grenzen des Änderungsbereichs von den tatsächlichen Flurstücksgrenzen ab. Bei einer Neuaufstellung des Flächennutzungsplans erfolgt eine sachgerechte Bereinigung.



— — — Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Maßstab: ohne

Stand des Verfahrens Flächennutzungsplan

Änderungsbeschluss



Frühzeitige Beteiligung



der Behörden und sonstiger Träger öffentl. Belange + Abstimmung mit Nachbargemeinden



Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit



Billigungsbeschluss



Beteiligung



der Behörden und sonstiger Träger öffentl. Belange + Abstimmung mit Nachbargemeinden



Beteiligung der Öffentlichkeit



Feststellungsbeschluss



Genehmigung



Inkrafttreten



aktueller Verfahrensschritt

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/266/2026

Grundsatzbeschluss zur Anwendung des Bau-Turbos in Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	25.06.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Ämter: 13, 30, 31, 50, 51, 63, 66, EB773, EBE, IIWA

Bisherige Behandlung in den Gremien	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bau-Turbo in Erlangen – Fraktionsantrag Nr. 064/2025 der FDP	Stadtrat	27.11.2025	Ö	Beschluss 611/248/2025	einstimmig

I. Antrag

- Die neuen Regelungen der Novelle des Baugesetzbuchs (BauGB) zum Bau-Turbo (§ 246e, § 31 Abs. 3, § 34 Abs. 3b und § 36a BauGB) werden nach den im Sachbericht dargelegten Maßgaben in Erlangen ab sofort zur Anwendung gebracht.
- Für die Zustimmung der Gemeinde nach § 36a BauGB sowie den Abschluss städtebaulicher Verträge in Bau-Turbo-Verfahren ist die Verwaltung entsprechend der Ausführungen des Sachberichts zuständig.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit Beschluss vom 27.11.2025 hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, die am 30.10.2025 in das Baugesetzbuch (BauGB) neu eingeführten experimentellen Anwendungsmöglichkeiten des „Bau-Turbos“ fachlich zu prüfen und ein kommunales Konzept für dessen Einsatz zu erarbeiten.

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse durch fachlichen Austausch im Rahmen des Umsetzungslabors und auf Ebene der Städteachse, der Abstimmungen innerhalb der Stadtverwaltung sowie der zwischenzeitlich erfolgten Anpassung der Bayerischen Bauordnung (BayBO) liegen nunmehr die Voraussetzungen vor, um eine verantwortungsvolle und rechtssichere Anwendung des Instruments zu ermöglichen. Der vorliegende Grundsatzbeschluss greift den Arbeitsauftrag des Stadtrats auf und konkretisiert die Anwendung des Bau-Turbos in der Stadt Erlangen.

Die Einführung des Bau-Turbos ist für die Stadt Erlangen als positiv zu bewerten. Die Verwaltung wird daher sicherstellen, dass die neuen Zulässigkeitsoptionen dort genutzt werden, wo sie sinnvoll und städtebaulich vertretbar sind und den Zielsetzungen der Stadt Erlangen entsprechen.

Die mit der Novelle des Baugesetzbuches eingeführten Regelungen zum Bau-Turbo eröffnen Zulässigkeitsmöglichkeiten für neue Wohnbauvorhaben, die nach bisherigem Planungsrecht regelmäßig nicht gegeben gewesen wären. Sie ermöglichen in bestimmten Fällen eine bewusste Abweichung von den bislang geltenden planungsrechtlichen Maßstäben und erweitern damit den Handlungsspielraum der Kommune erheblich.

Zum Bau-Turbo zählen neben dem bis 2030 befristeten § 246e BauGB als weitreichende Experimentierklausel mit § 31 Abs. 3 BauGB auch erweiterte Befreiungsmöglichkeiten im Geltungsbereich von Bebauungsplänen sowie die Abweichung vom Einfügegebot nach § 34 BauGB.

Die Anwendung dieser neuen Zulassungsmöglichkeiten für Wohnbauvorhaben ist gemäß § 36a BauGB nur mit Zustimmung der Gemeinde möglich. Hierbei kann die Gemeinde die Zustimmung unter der Bedingung erteilen, dass der Vorhabenträger sich verpflichtet, bestimmte städtebauliche Anforderungen einzuhalten. Diese Verpflichtung erfolgt durch den Abschluss eines entsprechenden städtebaulichen Vertrags zwischen Gemeinde und Vorhabenträger.

Bleibt eine Zustimmung der Gemeinde binnen drei Monaten aus, tritt die Zustimmungsfiktion ein, so dass die Zustimmung kraft gesetzlicher Regelung als erteilt gilt.

An dieser Stelle ist ebenso festzuhalten, dass die Abweichungsmöglichkeiten des Bau-Turbos sich auf bestehende Regelungen des Baugesetzbuches beschränken. Mit Verweis auf den Bau-Turbo ist es nicht möglich, von Regelungen anderer Gesetzesgrundlagen, wie etwa der BayBO zu Abstandsflächen abzuweichen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der angespannte Erlanger Wohnungsmarkt soll durch die Anwendung des Bau-Turbos (Schaffung mind. einer neuen Wohneinheit) eine Entspannung erfahren. In Erlangen findet der Bau-Turbo Anwendung, wenn das Vorhaben im Innenbereich oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, der eine Wohnungsnutzung zulässt, liegt, die Erschließung gesichert ist und entsprechende personelle Ressourcen vorhanden sind. Die Inanspruchnahme der neuen gesetzlichen Möglichkeiten, welche im Ermessen der Gemeinde liegt, kann nicht ohne vorherige Abstimmung des Bauherrn mit der Verwaltung erfolgen. Zudem muss der Antragstellende eine Verfügungsgewalt über das Grundstück nachweisen, da die Verwaltung nicht die Kapazitäten hat, im Rahmen von Grundstücksverkäufen mit mehreren Interessenten einen umfangreichen Abstimmungsprozess zu starten und parallel zu führen.

Informellen Planungen kommt künftig eine höhere Bedeutung zu. Solche Planungen bieten gute Voraussetzungen für die Anwendung des Bau-Turbos. Sie formulieren die gemeindlichen Zielsetzungen und können im Rahmen des Bau-Turbos als wichtige Beurteilungsgrundlage dienen. Dies stellt sicher, dass langfristige städtebauliche Zielsetzungen und Entwicklungsflächen nicht beeinträchtigt werden und die städtebauliche Ordnung erhalten bleibt. Hierzu zählen besonders Planungen im Ergebnis eines mit der Stadt Erlangen abgestimmten Wettbewerbsverfahrens, einem sonstigen informellen städtebaulichen Konzept (z. B. STEK, ISEK), Planungen der Stadt Erlangen oder Planungen, die vorab zwischen Stadt und Bauherr abgestimmt wurden und städtebaulich verträglich sowie funktional und gestalterisch stimmig sind. Die Satzung des Baukunstbeirats findet auch auf Vorhaben im Rahmen des sogenannten Bau-Turbos Anwendung.

Die Steuerung des geplanten Wohnraumangebotes sollte jedoch dem bestehenden Umfeld wie auch dem lokalen Wohnungsbedarf Rechnung tragen. Bei größeren Wohnbauvorhaben ist daher ein

differenziertes Angebot an Wohnformen vorzusehen. Die einseitige Schaffung von Kleinstwohnungen führt nicht zum Ziel der Entspannung.

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Zustimmung der Gemeinde mittels städtebaulichen Vertrages verpflichtet, die zum Zeitpunkt der Aufnahme der vorhergehenden Abstimmung beschlossenen Grundsatzbeschlüsse der Stadt Erlangen umzusetzen und den neuen Wohnraum inkl. der Außenanlagen zu errichten (Bauverpflichtung), um die Entspannung des Wohnungsmarktes auch tatsächlich zu erreichen.

Da durch den Bau-Turbo auch größere Vorhaben umgesetzt werden können, wird künftig je nach Vorhabengröße im Rahmen der Zustimmung der Gemeinde auch geprüft, ob eine Beteiligung an öffentlichen Kosten (soziale Infrastruktur, öffentliche Infrastruktur) ausgelöst wird.

Es gibt zwei grundlegende Themen, die bei der planungsrechtlichen Beurteilung unterschieden werden müssen - das Abweichen bei der Art der Nutzung und beim Maß der Nutzung:

Das Abweichen vom Maß der Nutzung ist möglich, wenn die Abweichung unter Berücksichtigung nachbarlicher Interessen und öffentlicher Belange (insbesondere die Umweltauswirkungen) vertretbar ist.

Das Abweichen von der Art der Nutzung ist kritisch zu beurteilen, da hier insbesondere die Schutzwürdigkeit der unterschiedlichen Gebietskategorien beachtet werden muss. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Wohnnutzungen an bestehende, planungsrechtlich gesicherte Gewerbenutzungen heranrücken. Hier ist oft davon auszugehen, dass Störungen zu erwarten sind, welche einem Abweichen von der Art der Nutzung entgegenstehen. Für diese Gewerbegebiete besteht ein Gebietserhaltungsanspruch, außerdem müssen insbesondere funktionierende Gewerbegebiete im Stadtgebiet geschützt werden.

In atypischen Einzelfällen muss genau geprüft werden, ob diese städtebaulich vertretbar sind. Weiterhin wird bei komplexen städtebaulichen Vorhaben zur Bewältigung der verschiedenen planerischen Belange die Durchführung von Bebauungsplanverfahren erforderlich und sinnvoll sein.

Die wichtigsten Punkte zur Anwendbarkeit des Bau-Turbos in Erlangen:

- Nur bei Abstimmung mit der Bauverwaltung vor Antragstellung.
- Tatsächliche Verfügungsgewalt über das Baugrundstück durch den Antragsteller.
- Mindestanzahl von einer zusätzlichen Wohneinheit.
- Differenziertes Angebot an Wohnformen. Keine einseitige Schaffung von Kleinstwohnungen.
- Bauverpflichtung wird vereinbart und Beachtung der Grundsatzbeschlüsse
- Keine Anwendung im Außenbereich, d. h. Lage im Innenbereich oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, der eine Wohnungsnutzung zulässt und die Erschließung gesichert ist.
- Keine Anwendung in Gewerbe- oder Industriegebieten.
- Vereinbarkeit mit städtebaulichen Zielen und den Umweltbelangen

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Zustimmung der Gemeinde nach § 36a BauGB ist neu. Mit dem unter I. gefassten Beschluss wird die Zuständigkeit analog dem „gemeindlichen Einvernehmen“ geregelt.

Für den Start eines Bau-Turbo Antrages ist vor Stellung eines Bauantrages eine formlose Abstimmung mit der Verwaltung (federführend über das Amt für Stadtplanung und Mobilität (Amt 61)) vor Antragstellung zwingend erforderlich. Die Dienststellen richten zur übergreifenden Beurteilung von diesen Anliegen eine Abstimmungsrunde ein. Ziel ist es, dass die Bauantragsstellung bereits mit vorabgestimmten Antragsunterlagen erfolgt, so dass eine Genehmigung innerhalb der gesetzlichen Fristen möglich ist.

Für Bauanträge im Rahmen des Bau-Turbos, die ohne vorherige Abstimmung gestellt werden, wird die

Zustimmung der Gemeinde ohne weitere Prüfung nicht erteilt und damit der Antrag abgelehnt.

Zuständigkeit für die Zustimmung der Gemeinde:

Da die Zustimmung zur Anwendung des Bau-Turbos sowie der Abschluss der vertraglichen Regelungen in ihren Wirkungen funktional an die Stelle eines ansonsten erforderlichen Bauleitplanverfahrens treten, liegt die fachliche Zuständigkeit hierfür grundsätzlich im Amt 61 und bei Amt 30. Bei Vorhaben mit weitreichenden Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung erfolgt die Entscheidung in Abstimmung mit der Referatsleitung des Referats für Planen und Bauen. Das Ersetzen der Zustimmung der Gemeinde durch die Baugenehmigungsbehörde (Amt 63) ist im Falle des § 36a BauGB nicht möglich.

Die grundsätzliche Zuständigkeit für Entscheidungen über den Abschluss von städtebaulichen Verträgen liegt beim Stadtrat. Diese Zuständigkeit soll lediglich für den Abschluss städtebaulicher Verträge im Zuge von Bau-Turbo-Verfahren, so wie die Zuständigkeit für die Entscheidung über die Zustimmung i.S.d. § 36a BGB selbst, auf die Verwaltung übertragen werden, um ein zügiges und effizientes Handeln zu ermöglichen.

Da es sich beim Bau-Turbo um eine neue Experimentierklausel handelt, mit der bisher keine Kommune praktische Erfahrungen in der Anwendung gesammelt hat und zu der noch keine Rechtsprechung vorliegt, wird die Anwendung zu evaluieren sein, um bei Bedarf Anpassungen oder Nachsteuerungen vorzunehmen.

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

Anlagen:

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/382/2026

Umnutzung der Schotterfläche westlich des kubic als temporäres Parkfeld

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

23, 24, 41, 66, EB77, StBR Innenstadt zur Info, Amt 20 (nur z.K.)

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, das Parkfeld neben dem Kultur- und Bildungscampus (kubic) auf Grundlage von Anlage 1 baulich umzusetzen und entsprechend Variante 1 zu bewirtschaften. Der Bitte von Amt 41, drei Stellplätze auf dem Parkfeld für das Amt zu reservieren, wird nicht entsprochen. Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Westlich des neu errichteten kubic in der Südlichen Stadtmauerstraße befindet sich eine Baugrube, die während der Bauarbeiten zum Abstellen von Baumaterial, Fahrzeugen und Baucontainern genutzt wurde. Die Stadtverwaltung plant, diese Fläche als temporäre Parkfläche auszubauen. Das geplante Parkfeld entspricht dem Standort des ehemaligen Schwimmbads am Frankenhof.

Hintergrund der Maßnahme ist der hohe Parkdruck in diesem Gebiet sowie die Tatsache, dass für den kubic und seine Institutionen keine Stellplätze geschaffen wurden. Der Bedarf an Stellplätzen ist in diesem Bereich somit hoch, eine langfristige Entlastung ist durch eine neue Tiefgarage vorgesehen. Das künftige Parkfeld soll 49 Stellplätze umfassen (siehe Lageplan in Anlage 1). Diese sollen so bewirtschaftet werden, dass sie einerseits für eine Entlastung des örtlichen Parkdrucks sorgen und andererseits in kurzer Zeit die Herstellungskosten des Parkfeldes decken. Danach sollen Einnahmen generiert werden, die zur Sanierung des städtischen Haushalts beitragen. Dieser Parkplatz soll als Interimslösung bis zur Neugestaltung der gesamten Fläche zwischen kubic und Christian-Ernst-Gymnasium (CEG) übergangsweise genutzt werden (s. 611/204/2024).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Gestaltung der Fläche

Der Ein- und Ausfahrtsbereich erfolgt von der Südlichen Stadtmauerstraße aus. Der neu gestaltete Gehweg am kubic entlang der Südlichen Stadtmauerstraße wird für den Bereich des Parkplatzes

nach Westen verlängert. Hier können zwei Straßenbäume neu gepflanzt und die vorhandene Robinie in die Baumreihe aufgenommen werden. Eine zusätzliche Eingrünung der Stellplätze erfolgt durch weitere Baumneupflanzungen zum Beispiel mit schnellwachsenden Birken im nördlichen und südlichen Bereich sowie einer Strauchpflanzung entlang der Grenze zum kubic.

Die bestehende Baugrube wird aufgefüllt und die geplante Parkplatzfläche wird in Asphaltbauweise hergestellt. Das Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe gesammelt und der öffentlichen Kanalisation zugeführt.

Die PKW-Stellplätze des temporären Parkplatzes werden übersichtlich angeordnet. Im Ein- und Ausfahrtsbereich sind zwei Behindertenstellplätze vorgesehen. Im südlichen Freiraum ist nach Abstimmung mit dem Gebäudemanagement der Stadt Erlangen ein temporärer Standort mit einer Fläche von 3 x 4 m für einen Container geplant, der einen Kleintraktor und Werkzeuge für die Pflege der Außenanlagen des kubic beherbergen soll.

Bewirtschaftung der Fläche

Von den 49 Stellplätzen des Parkfeldes sind für die Dauer des Interims 14 Stellplätze für das Studierendenwerk Erlangen-Nürnberg reserviert. Grund dafür ist der Wegfall von Stellplätzen des Studierendenwerks entlang der Henkestraße, da der dortige Geh- und Radweg umgebaut wird (s. 611/258/2025). Zwei weitere Stellplätze sind für Menschen mit Behinderung reserviert. Die übrigen 33 Stellplätze des Parkfeldes sollen öffentlich bewirtschaftet werden.

Für die Bewirtschaftung hat die Verwaltung mehrere Varianten geprüft. Für alle Varianten gelten die in der Parkgebührenordnung der Stadt Erlangen definierten Tarife für die Innenstadt. Parkscheine können an einem Parkscheinautomaten vor Ort oder online per Handy gelöst werden. Die Zu- und Abfahrt zum Parkplatz soll zu jeder Tages- und Nachtzeit möglich sein. Somit kann außerhalb der Bewirtschaftungszeiten auch kostenlos auf den Parkplätzen geparkt werden. Wenn im Folgenden von Tagesparkscheinen die Rede ist, sind damit Parkscheine gemeint, welche für 24-Stunden ab Kauf gelten.

Die aus Sicht der Verwaltung drei vielversprechendsten Bewirtschaftungsvarianten sind folgende:

Variante 1:

Die Parkplätze sollen werktags (Montag bis einschließlich Samstag) von 8 bis 19 Uhr ausschließlich gebührenpflichtig nutzbar sein. Dabei soll der Erwerb von Kurzzeitparktickets bis hin zu Tagesparkscheinen möglich sein. Die kalkulierten Einnahmen dieser Bewirtschaftungsvariante belaufen sich auf rund 140.000 € im Jahr. Die Herstellungskosten des Parkfeldes und der Begrünungsmaßnahmen hätten sich in rund 3 Jahren amortisiert. Aus Sicht der Verwaltung ist diese Variante die Vorzugsvariante.

Variante 2:

Die Parkplätze sollen genauso bewirtschaftet werden, wie im angrenzenden Pilotgebiet rund um den Bohlenplatz (gebührenpflichtig werktags 8 – 19 Uhr mit Höchstparkdauer 2 Stunden, Bewohner mit Parkausweis Nr. 1 frei). Die kalkulierten Einnahmen dieser Bewirtschaftungsvariante belaufen sich auf rund 45.000 € im Jahr. Falls man die Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken nicht auf 2 Stunden beschränkt, sondern auch längeres Parken bis hin zum Tagesparkschein zulässt, würden die kalkulierten Einnahmen bei rund 36.000 € im Jahr liegen. Die Herstellungskosten des Parkfeldes und der Begrünungsmaßnahmen, hätten sich bei einer Variante mit einer Höchstparkdauer von 2 Stunden in rund 9 Jahren amortisiert. Bei einer Variante mit längeren Parkzeiten bis hin zu Tagesparkscheinen in rund 11 Jahren.

Variante 3:

Die Parkplätze sollen werktags (Montag bis einschließlich Samstag) von 8 bis 22 Uhr ausschließlich gebührenpflichtig nutzbar sein. Dabei soll der Erwerb von Kurzzeitparktickets bis hin zu Tagesparkscheinen möglich sein. Die kalkulierten Einnahmen dieser Bewirtschaftungsvariante belaufen sich auf rund 164.000 € im Jahr. Die Herstellungskosten des Parkfeldes und der

Begrünungsmaßnahmen, hätten sich in rund 2,5 Jahren amortisiert. Aus Sicht der Verwaltung birgt diese Variante das Risiko, dass sich ab 19 Uhr der Parkdruck aus dem Parkfeld auf das angrenzende Mischparkgebiet rund um den Bohlenplatz verlagert, da dort die Gebührenpflicht nur bis 19 Uhr gilt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Herstellungskosten des Parkfeldes belaufen sich auf ca. 326.000 € (incl. Beleuchtung und Parkscheinautomat). Insofern ein positiver Beschluss erfolgt, wird Amt 66 Mittel für das Haushaltsjahr 2027 anmelden, so dass eine bauliche Umsetzung für 2027 unter der Voraussetzung zur Verfügung gestellter Haushaltsmittel geplant wird. Die Entscheidung über die Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel erfolgt im Zuge der Haushaltsberatungen.

Die Begrünungsmaßnahmen rund um das Parkfeld werden von EB77 durchgeführt. Die Kosten hierfür belaufen sich auf rund 70.000 €. Für die Pflege der hergestellten Grünflächen sind zusätzlich 4.700 € pro Jahr aufzuwenden.

Die Verwaltung favorisiert bei der Bewirtschaftung Variante 1, da sich dabei die Bewirtschaftungszeiten mit denen des angrenzenden Mischparkgebietes decken und somit kein Parkdruck in die angrenzenden Straßen verlagert wird. Eine gebührenpflichtige Ausweitung der Parkzeit bis 22 Uhr lässt sich zudem ohne eine zuverlässige Überwachung durch die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) in diesen Zeiträumen kaum durchsetzen. Im Vergleich zu Variante 2 sind bei Variante 1 zudem die Herstellungskosten schneller gedeckt und es können zeitnah zusätzliche Einnahmen für den städtischen Haushalt generiert werden.

Amt 41 bittet darum, dass drei der künftigen Stellplätze auf dem temporären Parkfeld dem Veranstaltungsbetrieb kubik zugeordnet werden. Die Umsetzung des kubik entspricht den politischen Beschlüssen, die bewusst eine sehr eingeschränkte Zahl an Kfz-Stellplätzen vorsehen. Stellplätze können grundsätzlich nur gegen Entgelt angeboten werden. Würden drei Stellplätze dem Veranstaltungsbetrieb des kubik zugeordnet, würden sich die Einnahmen für alle dargestellten Varianten um rund 9 % verringern. Referat VI empfiehlt der Bitte von Amt 41 nicht zu entsprechen, da dann drei Stellplätze der exklusiven Nutzung durch Amt 41 vorbehalten wären. Nach Ansicht von Referat VI sollten die neu geschaffenen Stellplätze einer breiten Nutzergruppe zur Verfügung gestellt werden.

Die Verwaltung erachtet die städtischen Investitionen in die Herstellung des Parkfeldes vor Artikel 69 GO als zwingend erforderlich und unaufschiebbar. Sie gehört zur Gesamtmaßnahme des kubics und schafft den nötigen Parkraum der in diesem Gebiet dringend erforderlich ist. Die Einnahmen fließen dem städtischen Haushalt zu und decken die Kosten nach dem Zeitraum der gewählten Variante.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv* da Neupflanzungen vorgenommen werden
- ja, negativ* da neue Flächen versiegelt werden
- 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.: Amt 66
<i>für Herstellung des Parkfeldes</i>		
326.000		
<i>für Herstellung der Begrünungs-</i>		bei IPNr.: EB77
<i>maßnahmen um das Parkfeld</i>		
70.000		
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten 4.700 (jährlich)	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
140.000 (jährlich)		
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan Parkplatz kubic

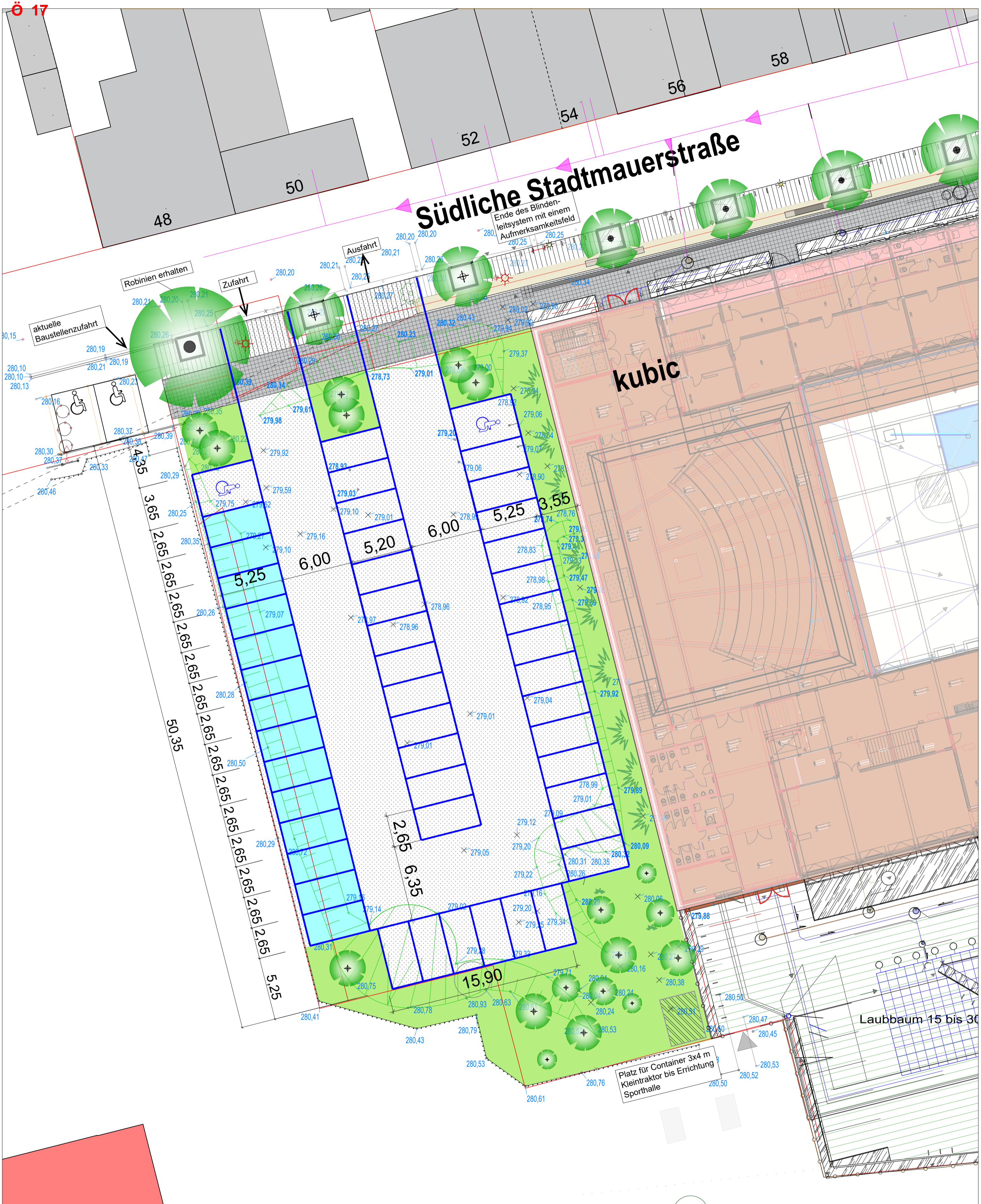
III. Abstimmung

siehe Anlage










IV. Beschlusskontrolle

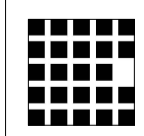
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Legende:

-  Laubbaum Bestand
-  Laubbaum Planung
-  Sträucher Planung
-  Flurstücksgrenzen
-  Stellplätze für Studierendenwerk
-  Verlauf Zollmauerfundament
-  Geländepunkt
-  Beleuchtungsmast
-  Verkehrsschild



Amt für Stadtplanung und Mobilität

Temporäre Parkplätze am Kubic

Zufahrtsbereich, Stand: März 2026 / Vermessung 2025

Bearbeitet: 610.3

Gezeichnet: Pieper

erstellt am: 07.05.2026

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/383/2026

Ergebnisse Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz und weiteres Vorgehen bei der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, Ref. II/WA, StBR Innenstadt zur Info

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Parkraumkonzept Innenstadt und Umsetzung Pilotprojekt	613/180/2022	26.07.2022	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen
Bearbeitungsstand Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz	613/296/2024	16.07.2024	Mitteilung zur Kenntnis	zur Kenntnis genommen
Umsetzung Pilotprojekt Parkraumkonzept Bohlenplatz	613/314/2024	10.12.2024	Beschlussvorlage	einstimmig angenommen

I. Antrag

- Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, die für die Pilotphase getroffenen Maßnahmen im Gebiet rund um den Bohlenplatz beizubehalten und sie gemäß der in der Beschlussvorlage beschriebenen Vorgehensweise auf weitere Teile der Innenstadt auszuweiten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der ruhende Verkehr in der Erlanger Innenstadt sieht sich zahlreichen Herausforderungen gegenüber. Die Nachfrage nach Parkraum ist hoch, die Fahrbahnen sind oft zu eng für einen reibungslosen Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit wird durch verkehrswidriges Halten und Parken beeinträchtigt, die Parkraumbewirtschaftung ist unübersichtlich und Handwerker sowie Pflegedienste finden nur schwer auftragsnahe Parkplätze.

Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen eines Pilotprojektes, dessen Maßnahmen über

verschiedene Beteiligungsformate mit den Betroffenen vor Ort abgestimmt wurden, in einem begrenzten Gebiet neue Formen der Parkraumbewirtschaftung zur Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs erprobt. Zu den erarbeiteten Maßnahmen gehören die Einrichtung von Lieferzonen, in denen sowohl gewerbliche als auch private Be- und Entladevorgänge durchgeführt werden können, sowie die Möglichkeit für Handwerker und Pflegedienste mit Sonderparkgenehmigung, während der Dauer ihrer Tätigkeiten vor Ort auch länger zu parken. Zudem wurde die Vielzahl unterschiedlicher Parkregelungen reduziert, indem auf allen Parkplätzen im Pilotgebiet das Mischparken eingeführt wurde. Somit können alle im Gebiet vorhandenen Parkplätze sowohl von Besuchern mit Parkschein als auch von Bewohnern mit Bewohnerparkausweis genutzt werden. Darüber hinaus wurde die Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken von drei Stunden auf zwei Stunden reduziert, um einen höheren Parkwechsel der Besucher zu ermöglichen.

Die neuen Parkregelungen im Gebiet rund um den Bohlenplatz wurden am 19. Juli 2025 umgesetzt. Die offizielle Pilotphase lief bis Ende Januar 2026, in der folgenden Beschlussvorlage werden jedoch nur Erhebungsdaten bis Dezember 2025 berücksichtigt. Grund dafür ist das Schneechaos ab Mitte Januar 2026 in Erlangen, welches die Erhebungen vor Ort stark erschwert hat. Zeitweise war im Januar das Ein- und Ausfahren bei Parkplätzen im Pilotgebiet gar nicht möglich.

Die gewonnenen Daten wurden durch das Gutachterbüro stadtraum ausgewertet und in einem Endbericht (siehe Anlage 1) zusammengefasst. In diesem Endbericht sind auch noch einmal alle Beteiligungsformate und der Entstehungsprozess der Maßnahmen dargestellt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Evaluation

Um bewerten zu können, ob die Maßnahmen der Pilotphase erfolgreich waren, wurde die Parksituation rund um den Bohlenplatz vor und während der Pilotphase evaluiert. Zentrales Element waren dabei wöchentliche Rundgänge, bei denen die Auslastung der Parkplätze erfasst wurde. Außerdem wurde erfasst, welche Nutzergruppe vor Ort parkt. Dabei wurde zwischen Bewohnern mit Bewohnerparkausweis, Besuchern mit Parkschein und Fahrzeugen mit Sonderparkgenehmigung (beispielsweise Handwerker- oder Behindertenparkausweis) unterschieden. Als weitere Kategorie wurden während der Erhebungen auch Elektroautos erfasst, die gemäß der im April 2025 von der Bayerischen Landesregierung erlassenen Regelung zum kostenlosen Parken von Elektroautos auf öffentlichen Parkplätzen geparkt haben. Fahrzeuge mit E-Kennzeichen, die eine Parkscheibe hinter der Windschutzscheibe platzieren, können für bis zu drei Stunden kostenlos auf öffentlichen Parkplätzen parken (wenn die Regelungen vor Ort eine Höchstparkdauer unter drei Stunden vorschreiben, gilt für die Elektroautos ebenfalls diese Höchstparkdauer).

Die Erhebungsrundgänge wurden jeweils in den Zeiträumen von 11:30 Uhr bis 12:30 Uhr und von 16 Uhr bis 17 Uhr dienstags und donnerstags durchgeführt, da zu diesen Zeiten laut den Vorerhebungen des Gutachterbüros stadtraum mit den höchsten Auslastungsspitzen und den meisten Parkwechsellvorgängen zu rechnen war. Im Mai 2025 wurden bei vier Rundgängen Daten zur Parksituation vor der Pilotphase mit den alten Parkregelungen gesammelt. Nach der Einführung der Maßnahmen der Pilotphase am 19. Juli 2025 wurde bis Ende Januar 2026 mit zwei Rundgängen pro Woche die Parksituation vor Ort evaluiert.

Zusätzlich wurden die Parkscheinverkäufe im Pilotgebiet vor und während der Pilotphase analysiert.

Um die Auslastung der Parkplätze im Tagesverlauf sowie die Dauer der Parkvorgänge nachvollziehen zu können, führte das Gutachterbüro Schuh & Co. im Mai 2025 (vor Beginn der Pilotphase) und im Oktober 2025 (während der Pilotphase) zwei Ganztageserhebungen im Pilotgebiet durch. Es wurden von 5:30 Uhr (Beginn des ersten Rundgangs) bis 21:30 Uhr (Beginn des letzten Rundgangs) alle zwei Stunden Rundgänge durchgeführt. Dabei wurde die Auslastung der Parkplätze erfasst und mittels Kennzeichenerfassung auch die Parkdauer der Autos vor Ort.

Da vor Beginn der Pilotphase bei einigen Gewerbetreibenden die Sorge aufkam, dass es durch das Mischparken zu einem übermäßigen Parkdruck durch parkende Bewohner kommt, hat die Abteilung Mobilitätsplanung vor und während der Pilotphase regelmäßig das direkte Gespräch mit den Gewerbetreibenden vor Ort gesucht. Die Mitarbeiter der Verwaltung kamen dafür bei mehreren Rundgängen direkt in die Geschäfte der Betriebe, um die Erfahrungen der Betroffenen mit den Maßnahmen des Parkraumkonzepts direkt vor Ort zu erfahren und gegebenenfalls auch schnell nachjustieren zu können. Die Meinung der Gewerbetreibenden wurde zudem in einer Online-Umfrage abgefragt, die den im Pilotgebiet ansässigen Betrieben nach Ende der Pilotphase per E-Mail zugesendet wurde (siehe Anlage 2). Von den 52 im Pilotgebiet ansässigen Gewerbetreibenden haben 33 an der Online-Umfrage teilgenommen.

Ergebnisse der Evaluation

Auslastung der Parkplätze, Parkdauer und verkaufte Parkscheine

Die durchschnittliche Auslastung der Parkplätze lag während der Rundgänge im Rahmen der Erhebung im Mai 2025 vor Ort im Durchschnitt bei über 100 %. Dieser Wert wurde durch intensives Falschparken bei Überlastung der vorhandenen Parkplätze erreicht. Nach Beginn der Pilotphase im Juli 2025 sank die monatliche Durchschnittsauslastung der Parkplätze bis August 2025 auf einen Tiefstwert von 83 %. Dies ist vermutlich auch auf die Sommerferien zurückzuführen. Ab Oktober stieg die Auslastung der Parkplätze spürbar an und nähert sich wieder der 100-Prozent-Marke (Höchstwert im Dezember 2025 mit 94 Prozent). Dies stellt eine Verbesserung im Vergleich zum Mai 2025 dar. Trotzdem bleibt die Auslastung der Parkplätze weiterhin sehr hoch.

Die Ergebnisse der wöchentlichen Erhebungen decken sich mit den Ergebnissen der Ganztageserhebungen aus dem Mai und Oktober 2025: Während im Mai 2025 im Tagesverlauf teilweise mehr als 100 % der Parkplätze belegt waren, liegt die Auslastung im Oktober 2025 etwas niedriger, bleibt aber weiterhin hoch.

Die Analyse der Parkvorgänge der Ganztageserhebungen zeigt, dass der Großteil der Parkvorgänge von kurzer bis mittlerer Dauer sind, wobei die meisten Parkvorgänge maximal zwei Stunden dauern. Im Gesamtgebiet ist die durchschnittliche Parkdauer gesunken.

Die Anzahl der verkauften Parkscheine schwankte im gesamten Jahresverlauf 2025 stark – sowohl vor als auch nach Beginn des Pilotprojekts. Ein Trend in die eine oder andere Richtung ließ sich nicht erkennen.

Entwicklung der parkenden Besucher und Bewohner

Bis zum Jahresende 2025 ist eine leichte Zunahme der parkenden Bewohner zu beobachten. Ihr Anteil stieg von Mai 2025 (vor Beginn der Pilotphase) bis Dezember 2025 (während der Pilotphase) um 5 %. Gleichzeitig zeigte sich für denselben Zeitraum ein leichter Rückgang der mit Parkschein parkenden Fahrzeuge um 1 %. Allerdings kann nicht von einem Rückgang der vor Ort parkenden Besucher die Rede sein. Wie eingangs beschrieben, dürfen Autos mit E-Kennzeichen und Parkscheibe seit April 2025 in Bayern auf öffentlichen Parkplätzen bis zu drei Stunden kostenlos parken, somit auch im Gebiet rund um den Bohlenplatz. Da es sich dabei nicht um Autos mit Bewohnerparkausweis handelt (Autos mit E-Kennzeichen und Bewohnerparkausweis wurden weiterhin den Bewohnern zugerechnet und können mit dem Bewohnerparkausweis ohne zeitliche Begrenzung parken), nutzen auch diese Fahrzeuge die in Bayern geltende Regelung zum kostenlosen Parken für bis zu zwei Stunden in diesem Gebiet. Deren Anteil stieg von Mai bis Dezember 2025 von 3 % auf 5 %. Um den Anteil der parkenden Besucher im Pilotgebiet zu ermitteln, muss man somit den Anteil der nach der bayerischen Regelung parkenden Elektroautos und der mit Parkschein parkenden Fahrzeuge zusammennehmen. So ergibt sich im Zeitraum von Mai bis Dezember 2025 eine Zunahme der parkenden Besucher um ein Prozent.

Mit Hilfe der Erhebungsdaten lassen sich auch die Einnahmeverluste an Parkgebühren durch die nach bayerischer Regelung kostenlos parkenden Autos mit E-Kennzeichen berechnen. Während des Pilotzeitraums sind der Stadt Erlangen im Gebiet um den Bohlenplatz dadurch rund 41.500 Euro an

Parkgebühren entgangen.

Lieferzonen

Während der Pilotphase wurde die Nutzung der Lieferzonen an verschiedenen Stellen mittels Kameras beobachtet. Insgesamt wurden die Lieferzonen an den unterschiedlichen Standorten gut genutzt, wobei einige Standorte stärker frequentiert waren als andere. Zu den Hauptnutzergruppen gehörten vor allem Paketlieferdienste und Privatpersonen. Auch die Nutzung der Lieferzonen durch Handwerker und Lieferfahrzeuge der ansässigen Gewerbetreibenden wurde dokumentiert. Illegale Parkvorgänge kamen ebenfalls vor, hielten sich jedoch im Rahmen.

Dass die Lieferzonen vor Ort gut ankommen, zeigte sich auch in den Vor-Ort-Gesprächen und der Online-Umfrage der Gewerbetreibenden. Diese haben positive Erfahrungen mit den Lieferzonen gemacht und nutzen die Lieferzonen selbst für die An- und Ablieferung von Waren, sowie die Kundschaft für die Abholung vorbestellter Einkäufe. Illegale Parkvorgänge mit dem Auto oder Lieferwagen zum Be- und Entladen konnten so deutlich reduziert werden.

Rückmeldung der Gewerbetreibenden

Aus den Vor-Ort-Gesprächen mit den Gewerbetreibenden sowie den Ergebnissen der Online-Umfrage nach Ende der Pilotphase lassen sich die Erfahrungen der direkt von den neuen Parkregelungen betroffenen Geschäftstreibenden gut darstellen. Wie bereits erwähnt, sind die Lieferzonen besonders beliebt. Von den Gewerbetreibenden, die an der Online-Umfrage teilnahmen, sahen 21 die Einführung der Lieferzonen positiv, nur zwei negativ. Auch bei den Vor-Ort-Gesprächen gab es hierzu kaum negative Stimmen.

Das Mischparken wird ebenfalls mehrheitlich positiv gesehen, wenngleich es hierzu sowohl bei den Vor-Ort-Gesprächen als auch bei der Online-Umfrage einige negative Stimmen gab. In der Umfrage sahen 19 Gewerbetreibende eine Verbesserung der Parksituation durch das Mischparken, 6 eine Verschlechterung und 4 keine Veränderung. Auf die Frage, ob das Mischparken beibehalten werden sollte, antworteten 21 Gewerbetreibende mit „Mischparken beibehalten“, nur fünf wünschten sich die alten Parkregelungen zurück.

Am kontroversesten wurde die Reduzierung der Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken von drei Stunden auf zwei Stunden gesehen. Jedoch hat sich auch hier eine Mehrheit der Gewerbetreibenden für die eingeführte Regelung mit einer Höchstparkdauer von zwei Stunden ausgesprochen. 15 Gewerbetreibende empfinden die Maßnahme als gut, 10 als schlecht. Dies spiegelt sich auch in den Antworten auf die Frage wider, ob die jetzige 2-Stunden-Regelung geändert werden soll. Dabei wünschen sich 16 Gewerbetreibende keine Veränderung, elf wollen eine Erhöhung der maximalen Parkdauer und zwei eine weitere Verkürzung auf weniger als zwei Stunden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auf Grundlage der Ergebnisse der Evaluation und der Rückmeldungen aus dem Pilotgebiet schlägt die Verwaltung vor, die rund um den Bohlenplatz eingeführten Parkregelungen beizubehalten. Die Pilotphase sollte auch dazu dienen, ein Parkraumkonzept zu erarbeiten, welches, falls es erfolgreich ist, auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet werden soll. Über dieses Vorgehen wurde unter anderem in der letzten Arbeitskreissitzung zum Pilotprojekt am 12.03.2026 mit verschiedenen Stakeholdern diskutiert (unter anderem mit Vertretern aus Gewerbe, Bewohnerschaft und Handwerkerschaft). Als sinnvollstes Vorgehen wurde eine schrittweise Ausweitung anhand der bestehenden Bewohnerparkgebiete festgelegt, von denen es fünf innerhalb der Innenstadt gibt. Aus dem Austausch im Arbeitskreis ergab sich der Vorschlag, für jedes Bewohnerparkgebiet noch einmal die genauen Gegebenheiten zu betrachten und gegebenenfalls kleinere Anpassungen am Konzept für den jeweiligen Bereich vorzunehmen (beispielsweise an der Höchstparkdauer für das gebührenpflichtige Parken oder einzelne rein gebührenpflichtige Parkplätze). Am Grundkonzept soll allerdings nicht gerüttelt werden. Es wird auch nicht möglich sein, die Maßnahmen für jedes weitere Bewohnerparkgebiet im selben Maße

zu evaluieren, wie dies für das Pilotgebiet der Fall war. Dafür fehlen der Verwaltung die finanziellen und personellen Kapazitäten. Zudem wurde das Pilotprojekt in diesem Umfang evaluiert, um Wissen für die Ausweitung auf die übrige Innenstadt zu sammeln. Ganz ohne jegliche Information und Austausch mit den Menschen vor Ort ist eine Ausweitung aber nicht möglich, denn das Pilotprojekt hat auch gezeigt, wie wichtig eine Beteiligung vor Ort für die Akzeptanz der Maßnahmen ist. Eine entsprechende Informationskampagne wird in jedem Fall erfolgen.

Die Verwaltung wird den UVPA vor jeder weiteren Ausweitung der Maßnahmen des Parkraumkonzepts auf ein weiteres Bewohnerparkgebiet beteiligen. Dabei wird auch über konkrete Standorte von Lieferzonen im jeweiligen Gebiet sowie ggf. kleinere Anpassungen am Konzept für das jeweilige Bewohnerparkgebiet informiert. So sollen die am Bohlenplatz getesteten Parkregelungen Bewohnerparkgebiet für Bewohnerparkgebiet auf die gesamte Innenstadt ausgeweitet 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

Anlagen:

Anlage 1 – Endbericht Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung Bohlenplatz
Anlage 2 – Ergebnisse der Umfrage der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung Bohlenplatz

- Endbericht -

Mai 2026



Bildquelle: Stadt Erlangen 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	0
2	Bestandsanalyse	1
2.1	Der Planungsraum.....	1
2.2	Ruhender Verkehr im Straßenraum.....	2
2.3	Parkhäuser	3
2.4	Parkverhalten.....	4
2.5	Abbiegegebote.....	5
3	Videobeobachtung	5
4	Partizipation	7
4.1	Akteursworkshop	7
4.2	Arbeitskreise	8
4.3	Online-Umfrage	8
4.4	Marktplatz – 12.09.2024.....	12
4.5	Informationsveranstaltung – 09.10.2024	13
5	Bewertungsmatrix	14
5.1	Bewertungskriterien	14
5.2	Definition der Nutzergruppen.....	15
5.3	Entwicklung der Varianten.....	15
5.4	Entwickelte Varianten.....	16
5.5	Übersicht der Bewertung.....	20
5.6	Varianten	21
6	Pilotphase.....	26
6.1	Konzept	26
6.2	Rückfallebene.....	28
7	Methode Erhebung.....	29
7.1	Vorerhebung.....	29
7.2	Erhebung während des Pilotprojekts.....	30
8	Ergebnisse aus Evaluation	31
8.1	Auswertung Erhebungsdaten.....	31
8.2	Zufriedenheit der Gewerbetreibenden.....	39
8.3	Lieferzonen	40
8.4	Auswertung Parkschein-Daten und mobilet-Daten	41
9	Fazit	44
	Literatur	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ziele und Leitlinien VEP Erlangen (Quelle: VEP Erlangen)	0
Abbildung 2: Planungsraum in der Innenstadt Erlangen (Eigene Darstellung auf Basis von OSM)	1
Abbildung 3: Bestand Parkraumregelungen (Eigene Darstellung)	2
Abbildung 4: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)	3
Abbildung 5: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes	3
Abbildung 6: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)	4
Abbildung 7: Videobeobachtung (Eigene Darstellung)	5
Abbildung 8: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Eigene Darstellung)	6
Abbildung 9: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Darstellung Senf.app)	10
Abbildung 10: Anmerkungen in der Online-Beteiligung (Darstellung senf.app)	11
Abbildung 11: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Marktplatz (Eigene Aufnahme)	12
Abbildung 12: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Diskussion (Eigene Aufnahme)	13
Abbildung 13: Variante Mischparken (Eigene Darstellung)	16
Abbildung 14: Variante Zonen (Eigene Darstellung)	17
Abbildung 15: Variante Hybrides Parken (Eigene Darstellung)	18
Abbildung 16: Lieferzone Universitätsklinik (Aufnahme Stadt Erlangen)	18
Abbildung 17: Entfall Stellplätze (Eigene Darstellung)	19
Abbildung 18: Pilotvorhaben Mischparken (Eigene Darstellung)	26
Abbildung 19: Beschilderung Mischparken (Aufnahme Stadt Erlangen)	27
Abbildung 20: zusätzliches Hinweisschild Lieferzone	27
Abbildung 21: Stellplatzbilanz verfügbare Stellplätze vorher (Bestand) und nachher (Pilotphase)	27
Abbildung 22: Nachsteuerung streckenhaftes gebührenpflichtiges Parken (Eigene Darstellung)	28
Abbildung 23: Parkraumerhebung am 22.05.2025, durchgeführt durch das Büro Schuh & Co. GmbH	32
Abbildung 24: Parkraumerhebung am 16.10.2025 (Abbildung Schuh & Co. GmbH)	33
Abbildung 25: Entwicklung des Anteils von Bewohner- und Besucherparkenden (Eigene Darstellung)	35
Abbildung 26: Die Stellplatz-Entwicklung von August zu Mai (Eigene Darstellung)	35
Abbildung 27: Die Stellplatz-Entwicklung von Dezember zu Mai (Eigene Darstellung)	36
Abbildung 28: Die Stellplatz-Entwicklung von Januar zu Mai (Eigene Darstellung)	36
Abbildung 29: Gesamtauslastung der Stellplätze (Eigene Darstellung)	37
Abbildung 30: Entwicklung von Elektroautos... (Eigene Darstellung)	38
Abbildung 31: Ergebnisse Befragung Amt für Statistik Stadt Erlangen (Darstellung Stadt Erlangen)	39
Abbildung 32: Jahresverlauf der verkauften Parkscheine in allen Zonen (Darstellung nach AG)	42
Abbildung 33: Verteilung der Parkdauer nach mobilet-Daten (Eigene Darstellung)	43

Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
AK	Arbeitskreis
FGÜ	Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MV	Motorisierter Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Erlangen plant, dass das Parkraumangebot im Rahmen eines Pilotprojektes neu strukturiert wird. Grundlage hierfür ist das im Jahr 2020 beauftragte Parkraumkonzept, das sich mit Maßnahmen zum klimafreundlichen Umgang sowie der Optimierung des bestehenden Angebots des ruhenden Verkehrs befasst. Darin wird festgehalten, dass die bestehenden Parkraumbewirtschaftungsarten anzupassen sind. Aus dem im Jahr 2022 erstellten Parkraumkonzept Innenstadt geht außerdem hervor, dass ein hoher Parkdruck in der Erlanger Innenstadt besteht, welcher unter anderem durch den hohen Anteil an Lang- und Dauerparkern verursacht wird. Die teilweise sehr geringen Gehwegbreiten entsprechen nicht dem vorgegebenen Standard zur Barrierefreiheit und sind deshalb zu prüfen und bei Bedarf stellenweise anzupassen. Nach der Pilotphase soll eine Erweiterung der erprobten Bewirtschaftungsform für die gesamte Innenstadt erfolgen. Ziel des Pilotprojektes ist somit nicht nur die Entwicklung einer Lösung für das Gebiet um den Bohlenplatz, sondern das anschließende Hochskalieren auf die gesamte Innenstadt.

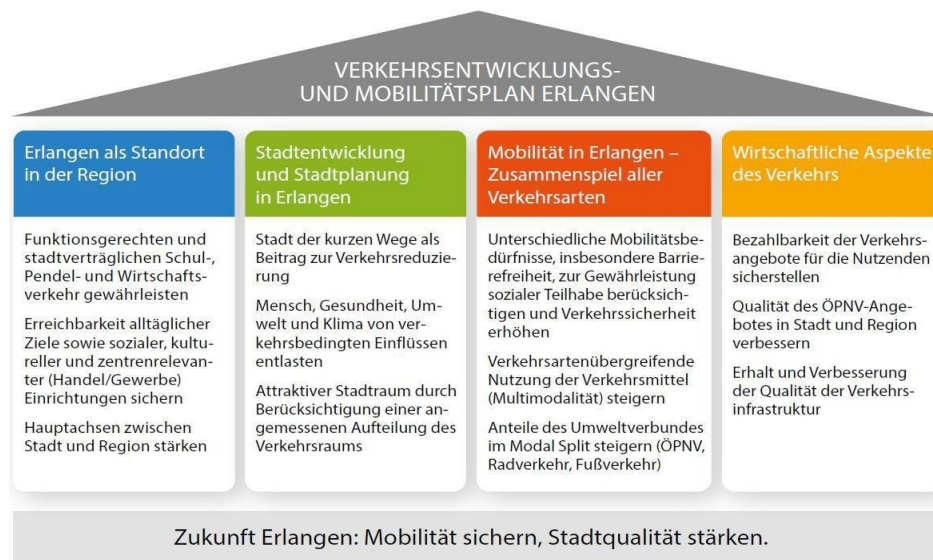


Abbildung 1: Ziele und Leitlinien VEP Erlangen (Quelle: VEP Erlangen)

Hintergrund: Verkehrsentwicklungsplan und Parkraumkonzept

Der Verkehrsentwicklungsplan Erlangen (kurz VEP Erlangen) formuliert die übergeordneten Ziele für die Verkehrsentwicklung und die Mobilitätsplanung in Erlangen. Der VEP sieht vor, dass Strategien und Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung in ein kleinräumliches Parkraumkonzept überführt werden. Das Parkraumkonzept Innenstadt ist daraus 2022 entstanden. Dieses Parkraumkonzept hat dann die genauere Betrachtung des Gebietes um den Bohlenplatz als Ergebnis festgehalten.

Im Rahmen des im Folgenden dargestellten Pilotprojekts sollen die Maßnahmen unter Berücksichtigung einer intensiven Beteiligung der Bürger und der gewerblichen Interessenvertreter zunächst erprobt und in einem zweiten Schritt ggf. angepasst werden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung und eine umfassende fachliche Evaluation bilden einen wichtigen Teil des Projektes.

2 Bestandsanalyse

2.1 Der Planungsraum

Der Planungsraum für das Pilotprojekt befindet sich östlich des Hauptbahnhofs und südlich des Schlossgartens. Das Gebiet wird im Norden durch den nördlichen Teil des Bohlenplatzes und die Obere Karlstraße begrenzt. Die östliche Stadtmauerstraße auf Höhe des staatlichen Bauamts ist Teil des Planungsraums. Die südliche Stadtmauerstraße zwischen Holzgartenstraße und Fahrstraße wird in die Betrachtung integriert. Ein wichtiger Teil des Raumes ist der Bohlenplatz, der zum Verweilen einlädt, aber auch häufig durchquert wird. Prägende Nutzungen wie die HNO-Klinik, mehrere Universitätsgebäude, eine Sporthalle, das Kreuz+Quer sowie zahlreiche Geschäfte und Restaurants liegen innerhalb des Gebiets oder grenzen unmittelbar daran an.



Abbildung 2: Planungsraum in der Innenstadt Erlangen (Eigene Darstellung auf Basis von OSM)

2.2 Ruhender Verkehr im Straßenraum

Die Parkraumsituation vor der Pilotphase in der Erlanger Innenstadt im Bereich rund um den Bohlenplatz ist durch ein Nebeneinander unterschiedlicher Parkregelungen geprägt. Entlang der Oberen Karlstraße dominiert das Mischparken, sodass sowohl Bewohner als auch Besuchende die zur Verfügung stehenden Stellplätze belegen können. Mischparken bedeutet in diesem Fall, dass Bewohner mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis die Stellplätze in dem Gebiet nutzen können und Besuche an Werktagen zwischen 7 – 19 Uhr gebührenpflichtig für maximal drei Stunden parken dürfen. Die Gebühren seit März 2024 für die ersten 30 Minuten betragen 1,00 Euro, danach 2,60 Euro für jede weitere Stunde. Die Gebührenordnung sieht aktuell für einen Bewohnerparkausweis in Erlangen 30,70 Euro vor. Seit dem 1. April 2025 dürfen E-Fahrzeuge in Bayern auf öffentlichen, eigentlich gebührenpflichtigen Parkplätzen für einen Zeitraum bis zu drei Stunden kostenlos parken, die Regelung ist befristet bis Ende 2026. (Infos aus der Seite der Stadt Erlangen abrufbar)

Ein Stellplatz in der Oberen Karlstraße ist als Lieferzone vorgesehen sowie zwei Stellplätze für Menschen mit Behinderung. Rund um den Bohlenplatz selbst sind ungefähr die Hälfte der Stellplätze temporär gebührenpflichtiges Parken mit den entsprechenden ausgewiesenen Tarifen, was eine zeitlich begrenzte Nutzung ermöglicht und die Fluktuation im ruhenden Verkehr fördert. Zudem sind mehrere Stellplätze für Bewohnerparken, zwei Stellplätze für Elektrofahrzeuge inkl. Ladesäule und mehrere Stellplätze für Menschen mit Behinderung ausgewiesen. In einigen Abschnitten, insbesondere entlang der Holzgartenstraße sowie der südlichen Stadtmauerstraße, gibt es zudem freie Parkplätze ohne Gebührenpflicht. Im südwestlichen Bereich des Planungsgebietes dominiert das Mischparken, während in der Fahrstraße und der östlichen Stadtmauerstraße Bewohnerparken vorgesehen ist.

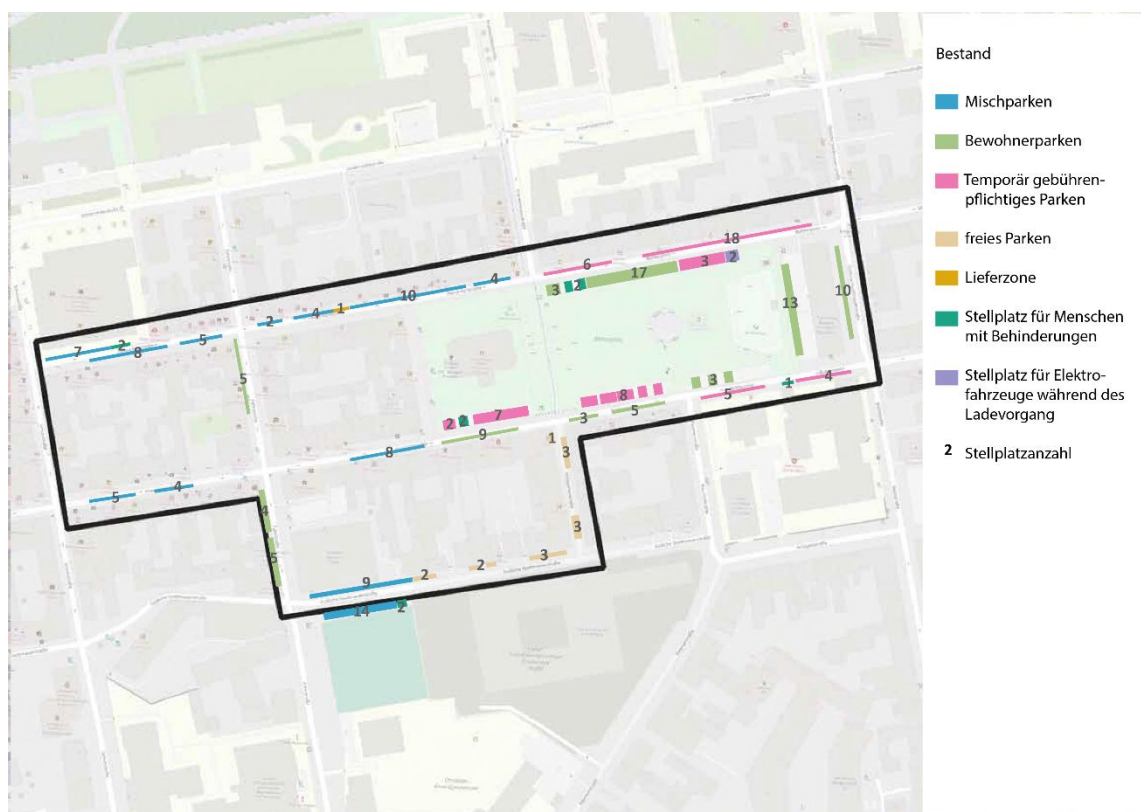


Abbildung 3: Bestand Parkraumregelungen (Eigene Darstellung)

2.3 Parkhäuser

Neben den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum befindet sich das Parkhaus in der Henkestraße in einem Radius von 400 m zum Projektgebiet. Es befinden sich weitere neun Parkierungsanlagen in der Erlanger Innenstadt, welche als Ausweichflächen für das Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung um den Bohlenplatz interessant sind.

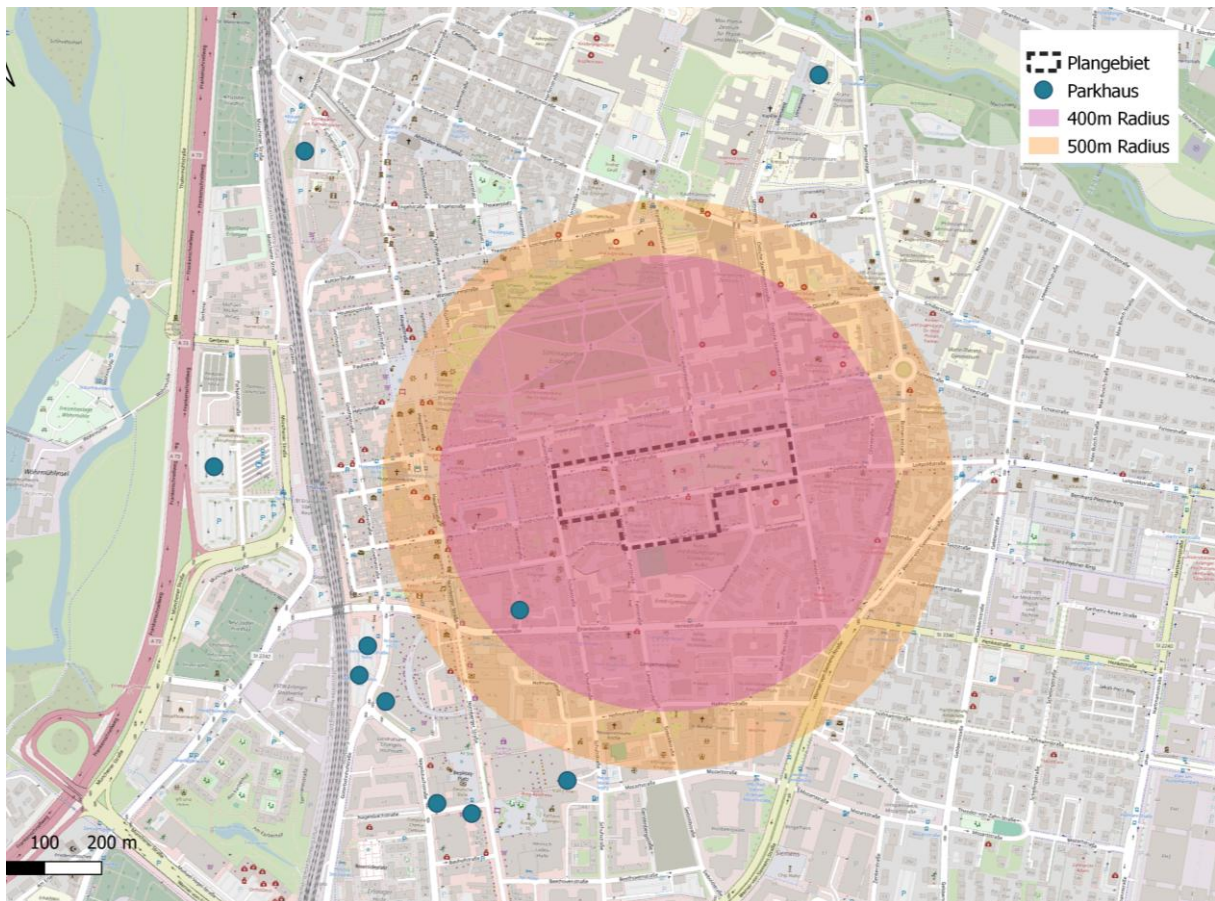


Abbildung 4: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)

Im Rahmen der Online-Umfragen (s. Kapitel 4.3) ist deutlich geworden, dass die größte Bereitschaft zum Ausweichen in eine Parkierungsanlage anstelle der Parkplätze im öffentlichen Raum beim Parkhaus in der Henkestraße besteht (ca. 25 %, 96 Abstimmungen). Als weiterer potenzieller Ausweichparkplatz wird der Großparkplatz, ca. 170 m vom Hauptbahnhof entfernt, genannt.

Auf welche Parkhäuser würden Sie, wenn nötig, ausweichen? (unabhängig von den Kosten)

Tiefgarage Eisert	Tiefgarage Sedanstraße	Neuer Markt	Parkhaus Arcaden	Güterbahnhofstraße	Henkestraße	Großparkplatz	Kaufland Parkhaus	Parkhaus Unikliniken	Sonstige
2,4 % (9)	2,1 % (8)	7,5 % (28)	13,1 % (49)	2,4 % (9)	25,7 % (96)	16,6 % (62)	5,6 % (21)	7,2 % (27)	17,2 % (64)

Abbildung 5: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes

Die aktuellen Tarife (Stand Februar 2026) für das Parkhaus in der Henkestraße sind folgende:

Parkhaus Henkestraße:

- Jede angefangene Stunde 2,00 €, mit der Pcard 1,00 €
- 24 Stunden (Höchstsatz) 14,00 €, mit der Pcard 5,00 €
- Dauerparken vom Montag bis Sonntag: 194,35 €
- Nachtparken Mo.-Do. 16:00 - 09:00 Uhr; Fr. ab 16:00 Uhr bis Montag 9:00 & feiertags für 30 €

Großparkplatz:

- 1,50 € pro Stunde
- 9,00 € Tagesparkschein
- 80,00 € Monatsparkschein
- Sonntag freies Parken

Anbindung der Innenstadt durch den kostenlosen ÖPNV

Seit dem 1. Januar 2024 und bis 31. Dezember 2026 ist der ÖPNV in der Erlanger Innenstadt kostenfrei. Die Innenstadtlinien decken sowohl den Bahnhof als auch das Gebiet um den Bohlenplatz und verschiedene Parkhäuser ab. Perspektivisch kann die Anbindung Besuchenden des Untersuchungsgebietes eine niedrigschwellige Abreise mit dem ÖPNV ermöglichen oder das Parken, beispielsweise auf dem Großparkplatz und die Weiterfahrt zum Bohlenplatz erleichtern.

2.4 Parkverhalten

Die Daten von mobilet (Handyparken, Zeitraum 2023) sowie die Ergebnisse der Online-Umfrage 2024 (s. Kapitel 4.3) wurden im Hinblick auf die Parkdauer gegenübergestellt. Die Auswertung hat ergeben, dass sich der größte Anteil der Fahrzeuge zwischen einer und drei Stunden im Gebiet aufhält.

Bezüglich des Bewohnerparkens konnte festgestellt werden, dass von den 592 im Gebiet gemeldeten Personen 185 (Stand Mai 2024) über einen Bewohnerparkausweis verfügen. Weitere Erkenntnisse zur Parkraumauslastung sind der Vorerhebung (s. Kapitel 7.1) zu entnehmen.

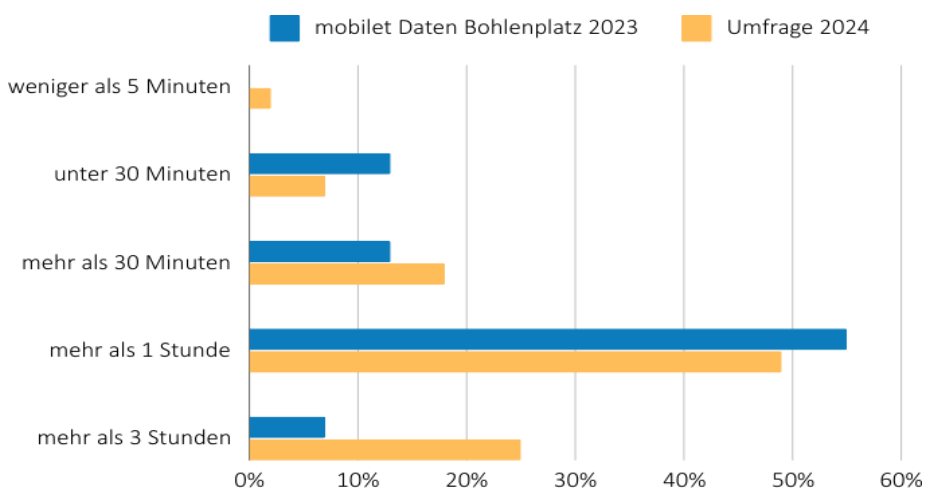


Abbildung 6: Parkhäuser und Parkplätze im Umkreis des Planungsgebietes (Eigene Darstellung)

2.5 Abbiegegebote

Im Untersuchungsgebiet rund um den Bohlenplatz wird der Kfz-Verkehrsfluss durch Einbahnstraßen bestimmt. In der Friedrichstraße / Bohlenplatz, südlich des Bohlenplatzes, verläuft die Einbahnstraße in Richtung Osten. In der Oberen Karlstraße / Bohlenplatz, nördlich vom Bohlenplatz, verläuft die Einbahnstraße in Richtung Westen. Die Schuhstraße, welche das Gebiet westlich begrenzt, ist eine nach Norden verlaufende Einbahnstraße, während die östliche parallele Fahrstraße in Richtung Süden verläuft.

3 Videobeobachtung

Am 30. Januar 2024 wurde an insgesamt sieben Untersuchungsstandorten eine kameragestützte Verkehrsbeobachtung durchgeführt. Die Kameras wurden im Untersuchungsgebiet so platziert, dass die Obere Karlstraße und die Friedrichstraße erfasst werden konnten.

Eine qualitative Auswertung fand für alle Teilabschnitte in den Zeiträumen zwischen 10-12 Uhr am Vormittag und 15-17 Uhr am Nachmittag statt. Für den Abschnitt der Oberen Karlstraße zwischen Krankenhausstraße und Fahrstraße erfolgte die Auswertung über den gesamten Zeitraum zwischen 6 und 20 Uhr.

Im Rahmen der Auswertung wurden unter anderem der Lieferverkehr, die Parkplatzsuche und die Parkwechselfvorgänge untersucht.

In der folgenden Grafik wird am Beispiel der Oberen Karlstraße deutlich, dass Parkwechselfvorgänge über den ganzen Tag verteilt, insbesondere jedoch zur Mittagszeit zwischen 12 und 13 Uhr sowie am Nachmittag zwischen 15 und 16 Uhr beobachtet werden können. Die meisten Anlieferungen haben im ausgewerteten Abschnitt entweder am frühen Morgen zwischen 6 -7 Uhr, zwischen 10 – 11 Uhr und am Abend zwischen 19 – 20 Uhr stattgefunden.

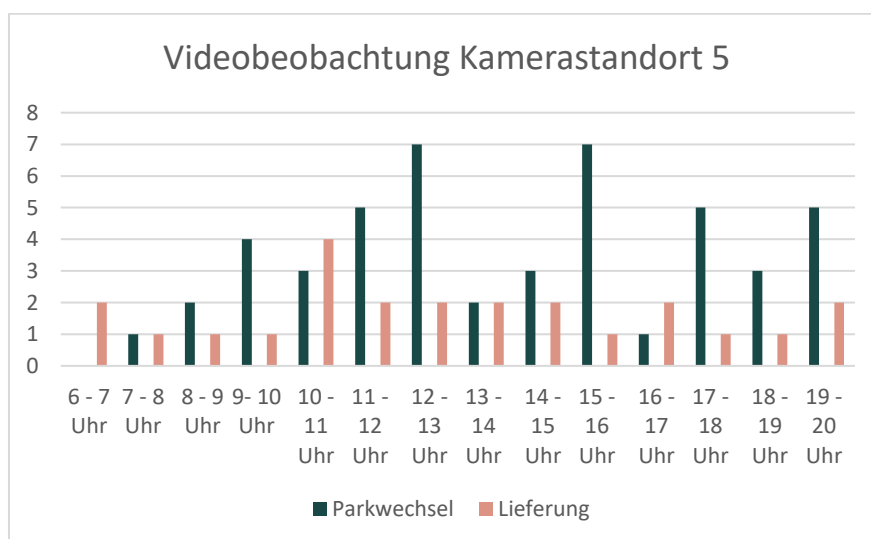


Abbildung 7: Videobeobachtung (Eigene Darstellung)

Da die Berücksichtigung von Lieferzonen eine wichtige Rolle für das Konzept spielt, wurde dokumentiert, wo Anlieferungen beobachtet wurden. Es wurde kartiert, ob die Anlieferungen in Form von Halten (weniger als 3 Minuten) oder Liefervorgänge als Parken (mehr als 3 Minuten) stattfanden. Zudem wurden auch Konfliktpunkte im Rahmen von Liefervorgängen dokumentiert. Es konnte festgestellt werden, dass insbesondere nördlich des „Kreuz und Quer“ Halte-, Parkwechsel und auch Liefervorgänge auftreten.

Im gesamten Gebiet konnten Lade- und Haltevorgänge dokumentiert werden, lediglich im Bereich südlich des Bohlenplatzes wurde keine relevante Anzahl an Vorgängen festgestellt.

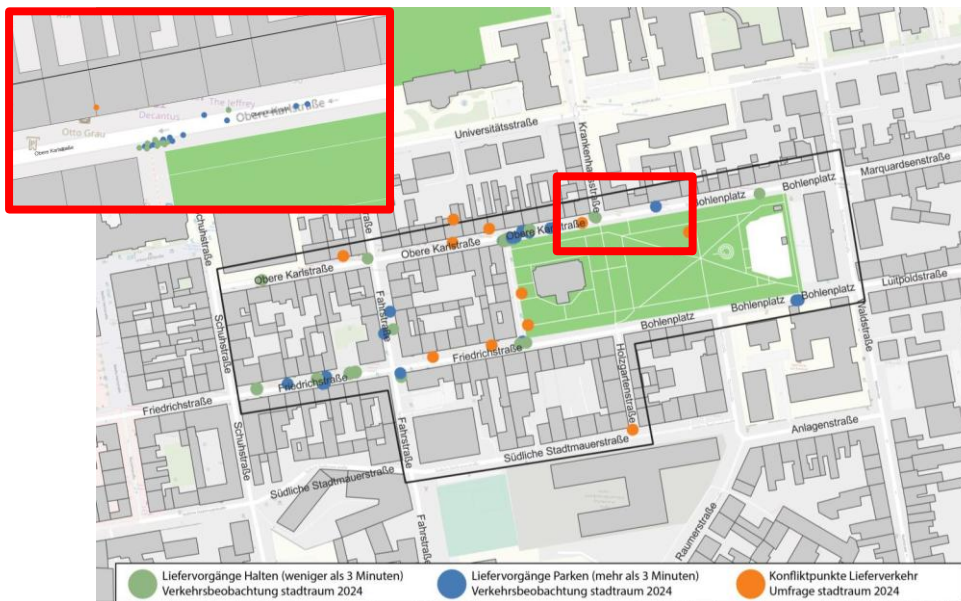


Abbildung 8: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Eigene Darstellung)

4 Partizipation

Im Rahmen der Konzeptentwicklung wurden im Sinne der Zielsetzung einer intensiven Einbindung der ansässigen Bewohnerschaft verschiedene Formate zur Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Für die Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Formate wie das „Mobilitätskränzchen“ zu Beginn der Beteiligungsphase sowie der „Marktplatz“ als Informationsveranstaltung gewählt. Während der Grundlagenermittlung wurde zudem eine Online-Plattform erstellt, um Hinweise aus der Bevölkerung zu sammeln und Informationen zum Projekt auf dieser zur Verfügung zu stellen. Im Folgenden werden die einzelnen Formate und die wichtigsten Inhalte kurz vorgestellt.

4.1 Akteursworkshop

Im Rahmen des Akteursworkshops am 31. Januar 2024 wurden relevante Akteure zu einer offenen Diskussions- und Gesprächsrunde eingeladen. Der Termin diente gleichzeitig dazu, einen Arbeitskreis für die Konzeptphase zu etablieren.

Teilnehmende des Workshops waren Vertreter der Gewerbetreibenden, aus dem Bereich Soziales und sonstige Interessensvertreter. Durch den Auftraggeber wurde im Vorfeld eine Liste der Mitglieder des „Forum Mobilität“ zur Verfügung gestellt, welche als Grundlage für den ausgewählten Personenkreis des Akteursworkshops gedient hat. Es wurde festgehalten, dass für den Arbeitskreis Anwohnende per Zufallsprinzip über das Melderegister ausgewählt werden sollen. In einer offenen Gesprächsrunde wurden verschiedene Themen besprochen, die Anliegen der Anwesenden aufgenommen und teilweise konkrete Vorschläge diskutiert.

Die wichtigsten Ergebnisse des Akteursworkshops sind:

- **Pilotziel:** Parken in der Innenstadt neu ordnen, weniger Dauerparken, klimafreundlicher; alles **testweise und befristet**.
- **Dauerparken reduzieren:** Öffentlicher Raum soll nicht primär für Anwohner-Dauerparken dienen; **Verlagerung in Quartiersgaragen/Parkhäuser**.
- **Handwerk stärken:** Handwerker brauchen **nahe, flexible Parkoptionen**. Idee: **stunden-/tagesweise digitale Parkberechtigungen** statt klassischem Handwerkerparkausweis.
- **Kurzzeit- & Lieferzonen ausbauen:** Mehr **30-Minuten-Stellplätze** und **bedarfsgerechte Ladezonen** (Laufweg abhängig von Liefergut).
- **Gastro/Einzelhandel:** Saisonale Umnutzung von Stellplätzen für Außengastro prüfen; zugleich **kurze Anliefer- und Haltemöglichkeiten** sichern.
- **Parkhäuser attraktiver machen:** Kosten/Distanz sind Hemmnisse; Vorschlag: **Stadt mietet Stellplätze an (Henkestraße) und gibt sie günstig an Bewohner**. Akzeptanzradius ca. **400 m/10 Minuten**.
- **ÖPNV:** Gratis-Innenstadt-ÖPNV erhöht Nutzung, aber Qualität/Trassenführung wichtiger als Preis; City-Linie hilft Bewohnern im Gebiet nur begrenzt.
- **Carsharing:** Wunsch nach dichterem Angebot (~alle 300 m), im Pilotgebiet derzeit **noch nicht regelbar/integrierbar**.
- **Beteiligung:** **Arbeitskreis** zur Pilotbegleitung wird eingerichtet; zusätzliche Gruppen (Gastro, Senioren, Inklusion, Anwohnende) sollen gezielt eingebunden werden.

4.2 Arbeitskreise

Es wurde ein Arbeitskreis in Form eines erweiterten Personenkreises des Akteursworkshops gebildet. Dafür wurden drei zufällig ausgewählte Anwohnende aus dem Melderegister eingebunden.

Der **1. Arbeitskreis** diente dazu, das Pilotprojekt zur Parkraumbewirtschaftung in der Erlanger Innenstadt (Testgebiet Bohlenplatz) strategisch zu rahmen, erste Bestands- und Beobachtungsdaten vorzustellen und gemeinsam die zentralen Handlungsfelder sowie Prüfaufträge für die weitere Konzeptentwicklung zu schärfen (v.a. Dauerparken reduzieren, Alternativen in Parkhäusern/Quartiersgaragen, Liefer- und Handwerkerparken, Beteiligung). Die Sitzung fand am 10.04.2024 im Hybridformat statt. Anwesend waren Vertreter der Verwaltung der Stadt Erlangen, des Büros stadtraum und der im Rahmen des Mobilitätskränzchens definierte Kreis. Dieser besteht aus Vertretern aus Politik, Wirtschaft und sozialen Bereichen.

Der **2. Arbeitskreis** behandelte die Weiterentwicklung des Pilotprojekts zur Parkraumbewirtschaftung in der Erlanger Innenstadt (Untersuchungsgebiet Bohlenplatz). Die Sitzung fand am 14.05.2024 statt. Auf Basis erster Auswertungen und Rückfragen aus dem 1. Arbeitskreis wurden Gestaltungs- und Regelungsoptionen (u. a. Lieferzonen, Bewohner-/Besucherparken, Szenarien für die Pilotphase) in einem Workshopformat diskutiert und nächste Schritte für Beteiligung und Projektschritte besprochen. Der Arbeitskreis hat mit Hilfe verschiedener Leitfragen Szenarien zu den zukünftigen Parkregelungen, den Potenzialen der Parkhäuser und der Berücksichtigung des Gewerbes diskutiert.

Als Ergebnis wurde festgehalten, dass die Themen für die große Öffentlichkeitsbeteiligung detaillierter geprüft und mit der Öffentlichkeit diskutiert werden sollen.

Der **3. Arbeitskreis** fand am 12.03.2026, also nach der Umsetzung und Evaluierung der Pilotphase statt. Im Rahmen der Sitzung wurden die Ergebnisse der Datenauswertung der Pilotphase und die Erkenntnisse der Befragung bezüglich der Zufriedenheit mit den Maßnahmen vorgestellt. Neben den fachlichen Einschätzungen der Gutachter wurden auch Rückmeldungen aus dem Pilotgebiet (Gewerbetreibenden und Bürger) sowie die Perspektiven der Arbeitskreismitglieder bei der Gesamtbewertung einbezogen. Im Mittelpunkt des Arbeitskreises standen erkennbare Wirkungen durch das Pilotprojekt, mögliche Anpassungsbedarfe und die Frage, wie die Erkenntnisse in das weitere Vorgehen einfließen sollen. Abschließend wurden offene Punkte und kleine Anpassungen diskutiert und ein Ausblick auf die nächsten Schritte gegeben.

4.3 Online-Umfrage

Für die digitale Beteiligung im Pilotprojekt Bohlenplatz wurde die Plattform Senf.app genutzt. Die Möglichkeit zur Teilnahme wurde von der Stadt Erlangen beworben, sowohl auf der Website der Stadt, durch analoge Aushänge im Projektgebiet und durch Social Media.

Die Umfrage war vom 6. Mai bis zum 2. Juni 2024 verfügbar, und 444 Fragebögen wurden vollständig ausgefüllt. Die digitale Beteiligung wurde von einer breit gefächerten Gruppe an Einwohnerinnen und Einwohnern genutzt. Besonders stark vertreten waren Personen im Alter zwischen 25 und 34 Jahren, gefolgt von den Altersgruppen 35 bis 44 sowie 45 bis 54 Jahre. Jüngere Menschen unter 18 Jahren sowie ältere über 75 Jahre nahmen hingegen kaum teil. Damit ist der Teil der Stadtbevölkerung, für

den die Option der Kfz-Nutzung potenziell besonders relevant ist, gut vertreten. Die Geschlechterverteilung zeigt mit 50 Prozent weiblichen, 49 Prozent männlichen und 1 Prozent diversen Teilnehmenden eine hohe Repräsentativität.

Ein Großteil der Teilnehmenden stammt aus Erlangen selbst, wobei besonders viele Rückmeldungen aus dem Postleitzahlengebiet 91054 (Stadtteil Erlangen-Zentrum) eingingen. Darüber hinaus beteiligten sich zahlreiche Personen aus dem weiteren städtischen Umfeld sowie aus der Region zwischen Nürnberg, Fürth und Forchheim. Rund ein Viertel der Teilnehmenden wohnt direkt im gekennzeichneten Planungsgebiet, drei Viertel hingegen außerhalb davon.

Bei der Frage nach dem genutzten Verkehrsmittel zeigt sich, dass ein erheblicher Anteil der Fahrten in das Gebiet mit dem Auto erfolgt – insgesamt 46,5 Prozent der Teilnehmenden geben dies an. Ebenfalls bedeutsam ist der Radverkehr, den 32,9 Prozent nutzen, während 17 Prozent zu Fuß unterwegs sind. Der Anteil des ÖPNV liegt mit 3,6 Prozent vergleichsweise niedrig. Diese Tendenzen spiegeln sich auch in den Angaben zur grundsätzlichen Autonutzung wider: Fast alle Befragten (99,3 Prozent) besitzen ein Auto, während Carsharing oder Ähnliches nur eine minimale Rolle spielen und niemand angibt, überhaupt kein Auto zu nutzen.

Direkt vom Parkraumbangebot im Planungsgebiet betroffen ist jedoch nur ein Teil der Befragten. Rund 29 Prozent parken dort regelmäßig, während die Mehrheit von 71 Prozent das Gebiet nicht zum Parken nutzt. Unter jenen, die im Planungsgebiet parken, bleibt ein großer Teil der Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum stehen: Ein Drittel parkt dort länger als eine Stunde, knapp 44 Prozent sogar länger als drei Stunden. Kürzere Parkdauern – weniger als fünf oder 30 Minuten – spielen hingegen kaum eine Rolle.

Insgesamt zeigt die Beteiligung, dass insbesondere autobesitzende, mobile und berufstätige Bevölkerungsgruppen Rückmeldungen abgegeben haben und dass das Auto weiterhin eine wichtige, wenn auch nicht überwiegende Rolle bei der Erreichbarkeit des Gebietes spielt. Gleichzeitig wird deutlich, dass das Planungsgebiet zwar von vielen Menschen genutzt wird, aber nur ein begrenzter Teil dort tatsächlich parkt und somit unmittelbar von einer Parkraumbewirtschaftung betroffen ist.

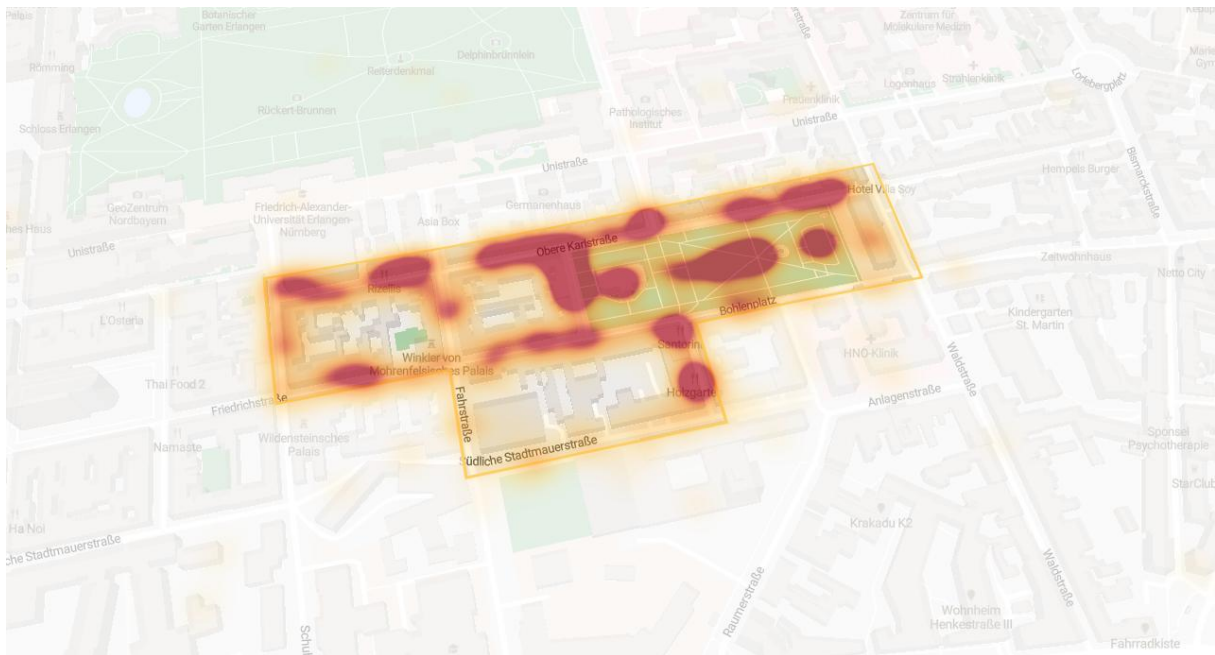


Abbildung 9: Ergebnisse Liefervorgänge und Konflikte Videobeobachtung (Darstellung Senf.app)

Die wichtigsten Ergebnisse der Online-Umfrage sind:

- **Wie das Gebiet typischerweise erreicht wird:** Der Anteil der Anreisen liegt klar beim Auto, aber mit starker Fahrradnutzung: **46,5 % Auto, 32,9 % Fahrrad, 17 % zu Fuß** und **3,6 % ÖPNV**.
- **Nutzergruppen & Ziele im Gebiet:** Im Untersuchungsgebiet gibt es **592 gemeldete Personen mit Erstwohnsitz, 96 mit Nebenwohnsitz** und **185 aktive Bewohnerparkausweise**. Typische Besuchsziele sind u. a. Gastronomie/Einzelhandel, Musikschule/VHS, Flohmarkt sowie Grünanlage/Spielplatz; längere Aufenthalte (≈ 3 h+) entstehen v. a. durch Klinikum, Uni/Bibliothek, Arbeit (inkl. Handwerk/Pflege) und Parken mit Bewohnerausweis.
- **Parkdauer / Parkverhalten:** Die Befragung stützt das Bild relevanter Mittel- und Langzeitnutzungen: **13 % parken länger als 2 Stunden, 25 % parken genau 3 Stunden** (Bohlenplatz 2023).
- **Konflikterleben:** **61 %** der Teilnehmenden geben an, auf dem Weg zu ihrem Ziel im Gebiet Beeinträchtigungen/Konflikte zu erleben (39 % nein).
- **Art der Konflikte (freie Nennungen, Häufigkeiten):** Dominant ist **Verkehrssicherheit**, gefolgt von **Parken** und **Verkehrsführung**. Weitere häufige Punkte sind **Missachtung von Verkehrsregelungen, zu wenige Parkplätze, zu enge Fahrbahn, Missachtung von Parkregelungen** und **Falschparker**.
- **Ausweich-Parkhäuser (wenn nötig, unabhängig von Kosten):** Am häufigsten würden Befragte auf **Parkhaus Henkestraße** ausweichen, danach **Großparkplatz** und **Parkhaus Arcaden**

Die folgende Darstellung verdeutlicht beispielhaft, welche Konflikte von den Teilnehmern dokumentiert wurden.



Abbildung 10: Anmerkungen in der Online-Beteiligung (Darstellung senf.app)

Die Online-Beteiligung zeigt eine stark auto- und fahrradorientierte Verkehrsmittelwahl für das Erreichen des Planungsraums, spürbare Konfliktlagen (v. a. Verkehrssicherheit und Parken), relevante mittlere/längere Parkdauern sowie eine klare Präferenz für das Parkhaus Henkestraße als wichtigste Ausweichoption.

4.4 Marktplatz – 12.09.2024

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen wurden die Bestandsaufnahme und drei Varianten für eine Neuordnung der Parkraumaufteilung im Untersuchungsraum Bohlenplatz vorgestellt. 120 Anwohnende, Gewerbetreibende und andere Interessierte nutzten die Chance, an drei Marktständen die verschiedenen Varianten zu diskutieren. Die drei Varianten Mischparken, Zonierung und Hybrides Parken (s. Kapitel 5.6) wurden an Stellwänden mit den Interessierten besprochen. Die Variante Mischparken erhielt großen Zuspruch, wobei jedoch berücksichtigt werden muss, dass Dauerparken der Bewohner unterbunden wird.

Allgemeine Anmerkungen:

- Überdenken der Parksituation vor der Uni-Bibliothek, inkl. Radabstellanlagen
- Parkdauer (ursprünglich wurden 60 Minuten vorgeschlagen) soll ausgeweitet werden
- Zu wenige Parkplätze
- Lösung für Stellplatzsituation (Obere Karlstraße) vor der Bibliothek muss gefunden werden
- Position, Anzahl und zeitliche Begrenzung Lieferzonen prüfen; farbige Markierung soll berücksichtigt werden
- Radverkehr inkl. Sicherheitsfragen möglichst berücksichtigen, Parkregelungen werden missachtet
- Aufenthaltsflächen (auch für Gastronomie) im Gebiet sollen geschaffen werden



Abbildung 11: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Marktplatz (Eigene Aufnahme)

Insgesamt ist festzuhalten, dass es für alle drei Varianten eine Befürworterschaft, aber auch skeptische Stimmen gab. **Die meiste Zustimmung erhielt die Variante Mischparken.**

4.5 Informationsveranstaltung – 09.10.2024

Am 9. Oktober 2024 hat als Abschluss der Beteiligungsformate eine Informationsveranstaltung vor Ort in den Räumlichkeiten der Stadtverwaltung stattgefunden. Im Rahmen der Veranstaltung wurde zum einen das Konzept vorgestellt, inklusive der dazugehörigen Maßnahmen, wie z. B. der Einrichtung der Lieferzonen.

Die Teilnehmer (ca. 50-60 Personen) der öffentlichen Veranstaltung hatten außerdem die Möglichkeit, über eine mögliche Rückfallebene (s. Kapitel 6.2) informiert zu werden. Rückfragen zum Konzept und zur Methodik der Rückfallebene wurden den Interessierten nahegebracht. Nachdem zum Abschluss der Veranstaltung Rückfragen beantwortet wurden, konnten die Teilnehmenden abstimmen, ob im Bedarfsfall einer Nachjustierung streckenweise gebührenpflichtiges Parken von 8-19 Uhr mit einer Parkdauer von maximal zwei Stunden eingerichtet wird oder alternativ eine definierte Zone vorgesehen werden soll. Die Mehrheit der Veranstaltungsbesucher hat sich für den Vorzug der Nachjustierung von einzelnen Abschnitten ausgesprochen.

Als weitere Diskussionspunkte wurden Anmerkungen zur Anpassung der Stellplätze in der Oberen Karlstraße aufgenommen.



Abbildung 12: Öffentlichkeitsbeteiligung, Format Diskussion (Eigene Aufnahme)

5 Bewertungsmatrix

Der Prozess der Beteiligung und Weiterentwicklung der Konzeptvarianten hat verdeutlicht, dass die Interessen hinsichtlich der Bewirtschaftungsformen unterschiedlich sind und die drei vorgestellten Varianten verschiedene Vor- und Nachteile für die Nutzergruppen bedeuten.

Um einschätzen zu können, welche Variante die unterschiedlichen Anforderungen am besten erfüllt, wurde eine Bewertungsmatrix erarbeitet. Diese zielt darauf ab, die Variante mit den meisten positiven Lösungen für alle Interessensgruppen und den wenigsten negativen Auswirkungen zu ermitteln, sodass diese in der Gesamtbetrachtung als Kompromiss gesehen werden kann.

5.1 Bewertungskriterien

Diese Bewertungsmatrix dient der Einschätzung von Maßnahmen zur Bewältigung verschiedener Herausforderungen. Die Bewertung bezieht sich nur auf jene Maßnahmen, welche in den verschiedenen Varianten unterschiedlich ausfallen.

1. Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit
Verbessert die Variante die Verständlichkeit der Parkraumbewirtschaftungsformen?
2. Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt
Wie gut lässt sich die Variante für die gesamte Innenstadt anwenden/skalieren?
3. Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen
Fördert die Variante die Verlagerung von Lang- und Dauerparkern aus dem öffentlichen Straßenraum hin zu privaten oder öffentlichen Parkhäusern?
Was sind die Konsequenzen für Bewohner?
Was sind die Konsequenzen für Besucher?
4. Konsenspotenzial
Welche Konsequenzen hat die Variante für die Bewohner?
Welche Konsequenzen hat die Variante für die Besucher?
Welche Konsequenzen hat die Variante für das ansässige Gewerbe? (Erreichbarkeit/ Anzahl)
5. Verbesserung der Verkehrssicherheit
Führt die Variante zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden?

Bewertung der einzelnen Kategorien wird abgestuft in:

- **Starke Verbesserung**
- **Leichte Verbesserung**
- Neutral
- **Leichte Verschlechterung**
- **Starke Verschlechterung**

Unter dem Gesichtspunkt, dass für das innerstädtische Parken angesichts eines grundsätzlich hohen und konkurrierenden Nutzungsdrucks auf den öffentlichen Flächen kaum Lösungen gefunden werden können, die in einem breiten Konsens als „gut“ angesehen werden, zielt die Variantenbewertung darauf ab, eine Lösung zu finden, welche **keine starke Verschlechterung** für einen Betrachtungsaspekt bedeutet. Die Variante sollte außerdem möglichst wenige **leichte Verschlechterungen** beinhalten.

5.2 Definition der Nutzergruppen

Die entwickelten Varianten unterscheiden sich im Hinblick auf die Konsequenzen für Anwohner und Besucher. Es erfolgt eine kurze Einordnung der beiden Nutzergruppen.

Bewohner

Bewohner haben ihren Hauptwohnsitz im Bereich des Pilotprojektes und damit auch den Anspruch auf einen Bewohnerparkausweis. Zu dem erweiterten Bereich der Bewohner gehören auch Personen, die nicht im Untersuchungsgebiet wohnen, aber einen Bewohnerparkausweis für die Parkzone besitzen oder Anspruch darauf haben.

Besucher

Besucher sind Personen, die keinen Anspruch auf einen Bewohnerparkausweis haben.

- Nicht-Anwohner: Im Gegensatz zu Anwohnern mit Bewohnerparkausweis handelt es sich bei Besuchern um Personen, die nicht oder nicht dauerhaft in dem bewirtschafteten Gebiet wohnen
- Gäste und Kunden: Besucher können Gäste von Anwohnern oder Kunden von Geschäften und Einrichtungen in der Zone sein
- Zeitlich begrenzte Parkberechtigung: Für Besucher gelten oft spezielle, zeitlich begrenzte Parkregelungen, die sich von denen für Anwohner unterscheiden
- Zielgruppe spezieller Parkausweise: In vielen Städten können Anwohner für ihre Besucher spezielle Besucherparkausweise beantragen, die ein längeres Parken in Bewohnerparkzonen ermöglichen
- Nutzer öffentlicher Parkflächen: Besucher parken in der Regel auf öffentlichen Parkflächen, im Gegensatz zu privaten Stellplätzen

5.3 Entwicklung der Varianten

Auf Grundlage der Erkenntnisse der Grundlagenermittlung konnten drei verschiedenen Varianten entwickelt werden.

Die Varianten beinhalten übergeordnete Maßnahmen, welche in allen Ausführungen übernommen wurden. Die Maßnahmen wurden auf Grundlage der Erkenntnisse der Bestandsermittlung und der Beteiligung festgelegt.

- Reduktion der Parkdauer auf maximal 120 Minuten
- Neuordnung des Parkens im Abschnitt Obere Karlstraße
- Lieferzonen ca. alle 80 m
- Maximal zwei Bewirtschaftungsformen (+Lieferzonen und Behindertenstellplätze)

5.4 Entwickelte Varianten

Mischparken

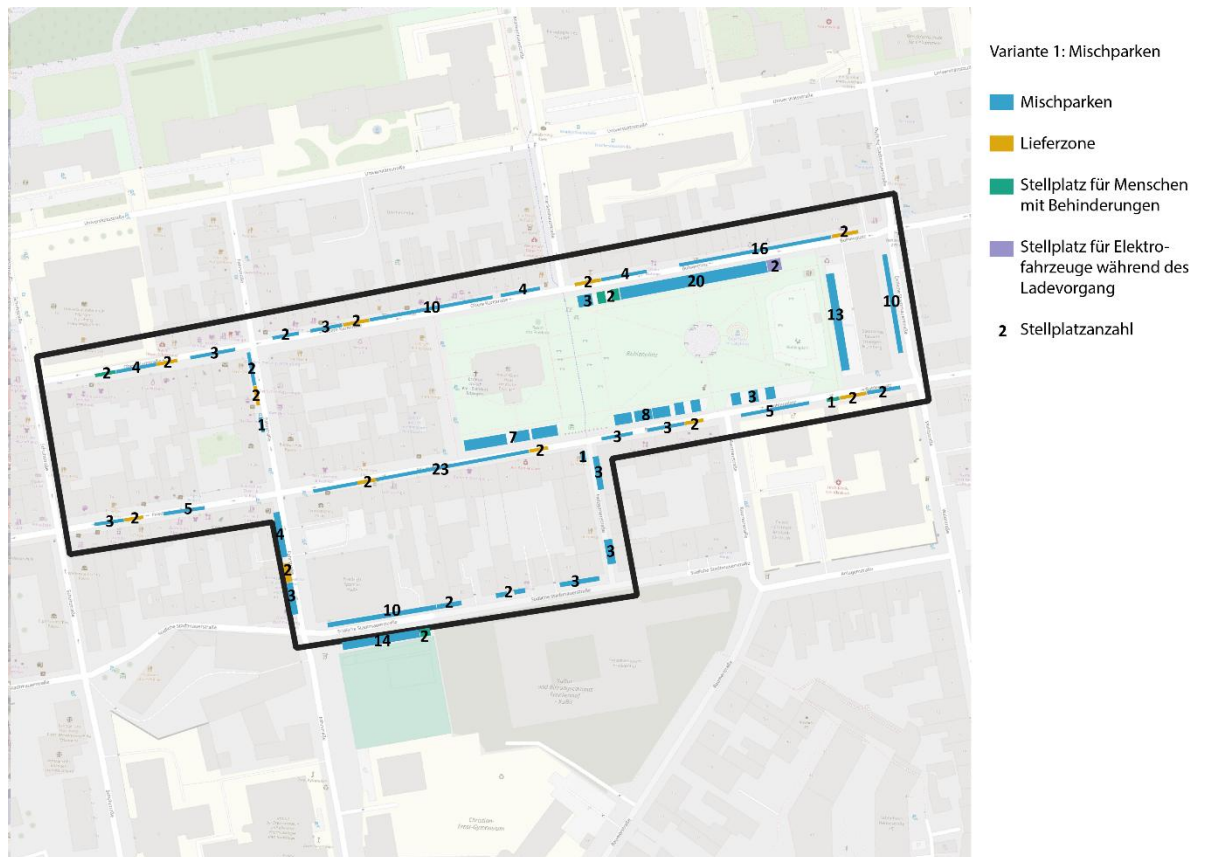


Abbildung 13: Variante Mischparken (Eigene Darstellung)

Die Variante Mischparken berücksichtigt nur eine einheitliche Bewirtschaftungsform. Die 200 in der Variante zur Verfügung stehenden Stellplätze im Gebiet stehen potenziell sowohl den Bewohnern als auch den Besuchern zur Verfügung. Die Bewohner können mit einem entsprechenden Bewohnerparkausweis kostenlos parken. Besucher können gebührenpflichtig von 8 bis 19 Uhr (von Montag bis Samstag, maximal zwei Stunden) und außerhalb dieser Zeiten kostenfrei alle Stellplätze nutzen.

Zonierung

Die Variante Zonierung sieht vor, dass Zonen für Bewohner und Besucher vorgesehen werden. Der Planungsraum wird in zwei Teilbereiche aufgeteilt. Den Bewohnern stehen im östlichen Teilgebiet 104 Stellplätze zur Verfügung, für die Besucher beträgt das Angebot 96 gebührenpflichtige Stellplätze im westlichen Teilgebiet. Die Bewohner haben ebenfalls die Möglichkeit, auf den gebührenpflichtigen Stellplätzen (max. zwei Stunden) gegen Bezahlung zu parken. Zwischen 19 und 8 Uhr können die Bewohnerstellplätze auch von Besuchern ohne Beschränkung genutzt werden. (In der Realität wird es zu der Zeit kaum freie Stellplätze geben.)

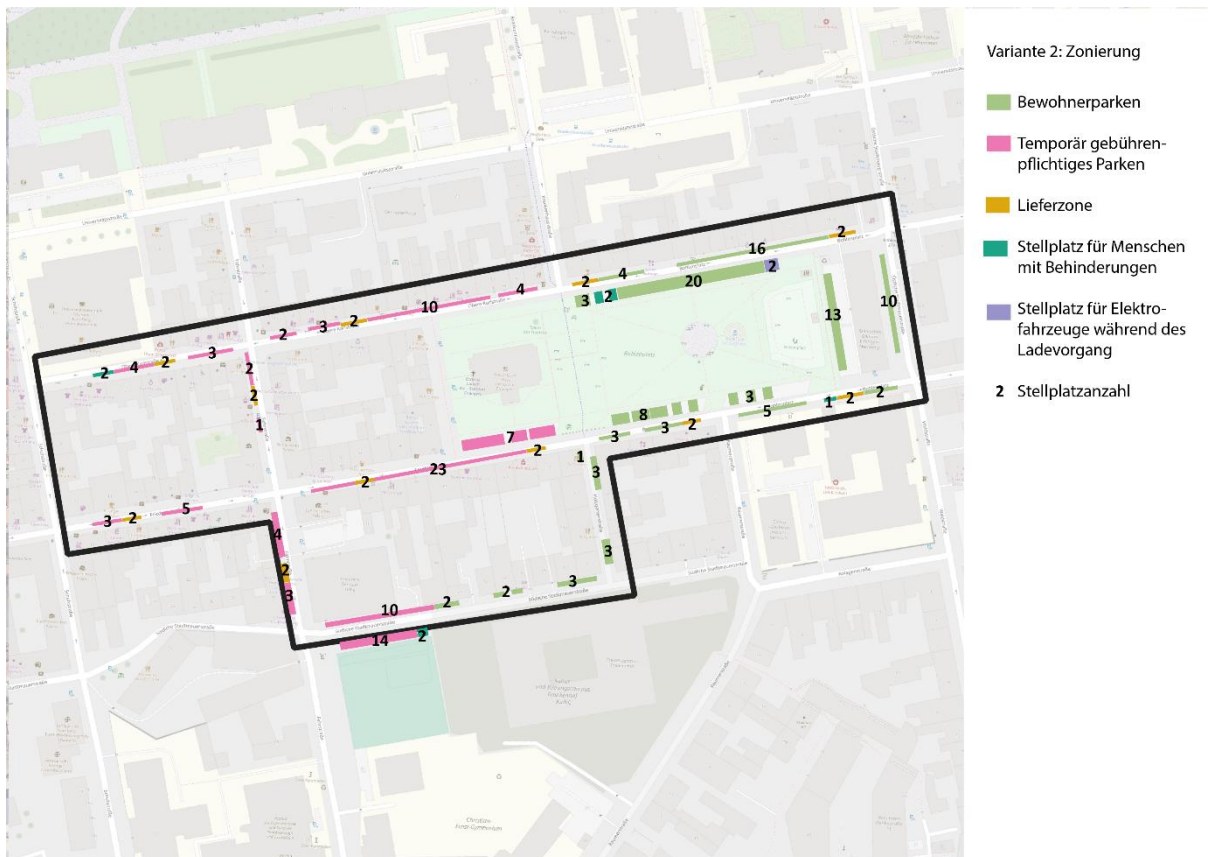


Abbildung 14: Variante Zonen (Eigene Darstellung)

Hybrides Parken

Im Gebiet gibt es als Bewirtschaftungsformen Bewohnerparken und gebührenpflichtiges Parken für Besucher. Die Bewirtschaftungsformen sind in der Regel nicht nach Teilgebieten, sondern nach Straßenseiten getrennt. Die Stellplätze für Bewohner sind auf der Seite des Bohlenplatzes positioniert, die Besucherstellplätze befinden sich auf der anderen (bebauten) Seite, auf welcher sich auch eine stärkere Konzentration des Einzelhandels befindet. Den Bewohnern stehen in der Variante 108 Stellplätze zur Verfügung, für die Besucher beträgt das Angebot 92 Stellplätze. Zwischen 19 und 8 Uhr können die Bewohnerstellplätze auch von Besuchern genutzt werden.

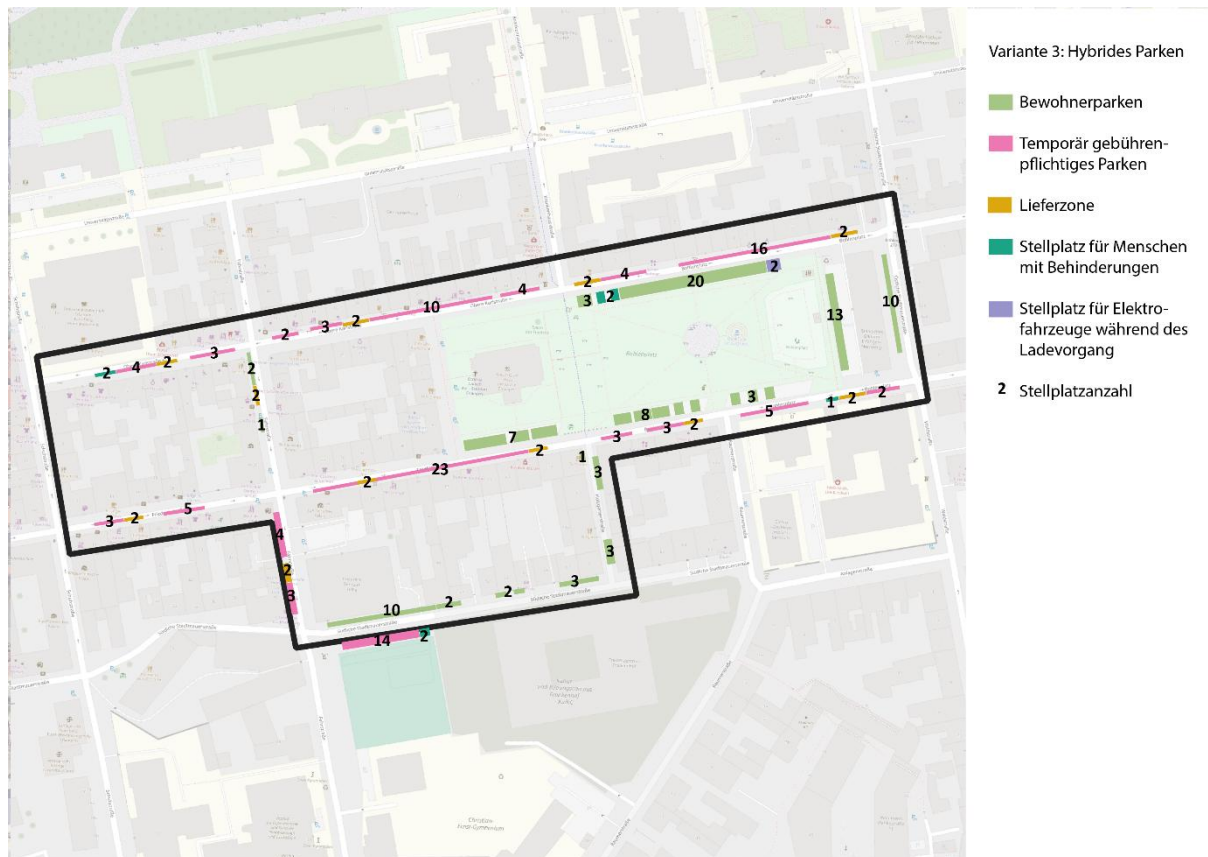


Abbildung 15: Variante Hybrides Parken (Eigene Darstellung)

Lieferzonen

Die Einrichtung von Lieferzonen wird in allen Varianten vorgesehen. In der Regel sieht das Konzept eine Lieferzone in Form eines eingeschränkten Halteverbotes in jedem Straßenabschnitt vor. Für eine Lieferzone ist eine Länge von ca. 12 Meter zu kalkulieren, was der Länge von zwei Kfz-Stellplätzen entspricht. Die Ladezonen können nicht nur für die gewerbliche Anlieferung, sondern auch für privates Be- und Entladen sowie für Ein- und Aussteigen und Haltevorgänge von maximal drei Minuten genutzt werden. Pflege-/Sozialdienste mit Sonderparkgenehmigung können während der gesamten Dauer ihrer Tätigkeit vor Ort in den Lieferzonen halten.



Abbildung 16: Lieferzone Universitätsklinik (Aufnahme Stadt Erlangen)

Entfall Stellplätze und Neuordnung Parken Obere Karlstraße

Die Einrichtung von Lieferzonen führt zu einem Entfall von zwei Stellplätzen pro Lieferzone im Gebiet. Insgesamt werden 10 Lieferzonen im Rahmen des Pilotprojektes eingerichtet.

Zusätzlich wurde der westliche Bereich der Oberen Karlstraße im Hinblick auf die Verkehrssicherheit betrachtet. Die beengten Verhältnisse können aktuell zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führen. Im Verlauf des Prozesses wurde überlegt, ob es zu einem Entfall des Gehwegparkens auf der Nordseite kommen sollte und die Stellplätze für Kfz von Menschen mit Behinderung auf die Südseite verlagert werden.

Es ist deutlich geworden, dass die Gehwegfläche vor der Bibliothek für den Fußverkehr als ausreichend eingeschätzt wird und von einem Entfall der Kfz-Stellplätze abgesehen wird. Stattdessen sieht das Konzept den Entfall von lediglich zwei Stellplätzen auf der Südseite vor, um den Begegnungsverkehr, inklusive Radverkehr, am Knotenpunkt sicherer zu gestalten.

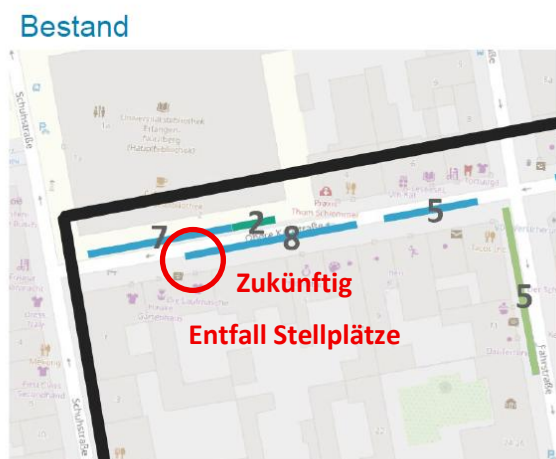


Abbildung 17: Entfall Stellplätze (Eigene Darstellung)

5.5 Übersicht der Bewertung

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Bewertungen der drei entwickelten Varianten unter den zuvor beschriebenen Kriterien.



Kriterium	Mischparken	Zonierung	Hybrides Parken
 Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit	Starke Verbesserung	Leichte Verbesserung	Neutral
 Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt	Starke Verbesserung	Leichte Verschlechterung	Neutral
 Verdrängung von Lang- und Dauerparkern			
 Bewohner	Leichte Verschlechterung	Leichte Verbesserung	Leichte Verbesserung
 Besucher	Leichte Verbesserung	Leichte Verbesserung	Leichte Verbesserung
 Konsenspotenzial (Verteilung/Anzahl)			
 Bewohner	Leichte Verbesserung	Leichte Verschlechterung	Leichte Verschlechterung
 Besucher	Neutral	Leichte Verschlechterung	Leichte Verbesserung
 Ansässiges Gewerbe	Leichte Verschlechterung	Starke Verschlechterung	Starke Verbesserung
 Verbesserung der Verkehrssicherheit	Neutral	Leichte Verbesserung	Neutral

Tabelle 1: Bewertungsübersicht (Eigene Darstellung)

Die Variante Zonierung scheidet aus, weil sie in einem Kriterium (Konsens mit betroffenem Gewerbe) zu einer starken Verschlechterung führen würde. Die Variante Hybrides Parken weist gegenüber dem Mischparken weniger Verschlechterungen auf und wäre grundsätzlich zu favorisieren. In der Variante Mischparken stehen den leichten Verschlechterungen jedoch starke Verbesserungen gegenüber, gerade in wichtigen Kriterien wie der leichten Begreifbarkeit. Daher wurde nicht allein nach der Matrix entschieden, sondern eine Abstimmung unter den Teilnehmenden der Diskussionsveranstaltung durchgeführt. Diese führte zu einem klaren Votum zugunsten der Variante Mischparken. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Variante Mischparken durch starke Verbesserungen und wenige Verschlechterungen gekennzeichnet ist und als Vorzugsvariante im Pilotprojekt verfolgt werden soll.

Eine genauere Erläuterung der Bewertungen im Folgenden dargestellt.

5.6 Varianten

Die Bewertung der Varianten erfolgt ausschließlich mit Blick auf die Erfüllung der in Tabelle 1 genannten Zielkriterien.

Mischparken

Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit

Starke Verbesserung: Durch die Variante Mischparken kommt es zu einer starken Verbesserung der Verständlichkeit mit einer einheitlichen Regelung für den kompletten Bereich des Pilotgebietes. Die einzigen Ausnahmen im Gebiet bilden Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Lieferzonen.

Anmerkung: Sowohl die Lieferzonen als auch die Behindertenstellplätze sind durch eine eindeutige Fahrbahnmarkierung kenntlich zu machen (s. Beispiel München). Nur so kann eine Optimierung der Erkennbarkeit der Regelungen gelingen.

Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt

Starke Verbesserung: Die Variante „Mischparken“ ist sehr einfach skalierbar, da die flexible Bewirtschaftungsform, welche sowohl Stellplätze für Bewohner als auch für Besucher berücksichtigt, als übertragbar auf die gesamte Innenstadt einzustufen ist.

Anmerkung: Für die Straßenzüge der Innenstadt, welche stärker von Gewerbenutzungen oder sonstigen Einrichtungen (Klinik; Gastronomie) geprägt sind und gleichzeitig Wohnnutzungen vorhanden sind, besteht das Risiko, dass Stellplätze gänzlich von Besuchern eingenommen werden und somit ortsspezifische Lösungen gefunden werden müssen. Es muss von einer automatischen Regulierung ausgegangen werden.

Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen

Bewohner

Leichte Verschlechterung: Die dargestellte Lösung des Mischparkens führt dazu, dass weniger Anreize geschaffen werden, dass Bewohner auf Stellplätze im Parkhaus zurückgreifen. Stattdessen ist davon auszugehen, dass diese vorzugsweise das verfügbare Angebot im Straßenraum nutzen. Es besteht die Gefahr, dass das Ziel der Entlastung des Parkraums durch Langzeit- und Dauerparken durch die Bewohner verfehlt werden könnte.

Besucher

Leichte Verbesserung: Da die Besucher mit den Bewohnern im Gebiet um die Stellplätze konkurrieren und diese grundsätzlich zeitlich nicht eingeschränkt sind, ist es möglich, dass die Chancen für Besucher, einen Stellplatz zu finden, geringer werden, wodurch diese auf Stellplätze in den Parkhäusern ausweichen müssten. Besucher des Gebiets müssen in jedem Fall für das Parken zahlen, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass diese auf das Parkhaus zurückgreifen. Gleichzeitig werden jedoch auch die ehemaligen Bewohnerstellplätze für die Besucher nutzbar.

Konsenspotenzial

Im Hinblick auf das Konsenspotenzial zwischen Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden kann von einer neutralen Lösung, also keiner wesentlichen Verbesserung oder Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation zusammenfassend für alle Beteiligten, gesprochen werden.

Bewohner

Leichte Verbesserung: Für die Bewohner des Gebiets kann die Lösung Mischparken aus Sicht der Bewohner (mit Pkw) eine leichte Verbesserung darstellen, da es grundsätzlich mehr Stellplätze gibt, die ihnen prinzipiell zur Verfügung stehen. Bei täglicher Nutzung des Pkw entsteht eine Konkurrenz mit Besuchern zwischen 8 und 19 Uhr, da diese im Gebiet in diesem Zeitraum für maximal 90 Minuten parken können. Da es für die Bewohner keine zeitliche Beschränkung gibt, ist jedoch davon auszugehen, dass diese eine größere Flexibilität bezüglich der Nutzung der Stellplätze haben.

Besucher

Neutral: Es gibt bei dieser Variante keine Stellplätze mehr, die nur von Besuchern genutzt werden dürfen und somit eine Sicherheit bieten, dass für diese (eine gewisse Anzahl) an Stellplätzen zur Verfügung stehen. Da es jedoch insgesamt mehr potenzielle Stellplätze gibt, ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer spürbaren Veränderung der Wahrnehmung der Attraktivität der Erreichbarkeit des Gewerbes kommt.

Gewerbe

Leichte Verschlechterung: Aus dem Austausch mit dem Gewerbe beziehungsweise mit den Vertretern des Gewerbes im Gebiet ist deutlich geworden, dass eine leichte Benachteiligung befürchtet wird. Es wird das Risiko gesehen, dass Stellplätze von Bewohnern für Dauerparken in Anspruch genommen werden.

Anmerkung: Aufgrund des bestehenden Risikos des Dauerparkens von einigen Bewohnern im Gebiet sind ggf. ortsspezifische Lösungen zu finden, welche dieses unterbinden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Neutral: Das Verkehrskonzept hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Gebiet, da es wahrscheinlich zu keiner entscheidenden Veränderung der Verkehrsströme durch die Bewirtschaftung kommen wird.

Variante Zonierung

Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit

Leichte Verbesserung: Durch die Variante Zonierung kommt es zu einer Verbesserung der Verständlichkeit aufgrund der definierten Teilbereiche des Pilotgebietes. Die einzigen Ausnahmen in den Teilbereichen bilden Stellplätze für Menschen mit Behinderung und Lieferzonen.

Voraussetzung: Um die Verständlichkeit der Parkregelungen auch für Besucher sicherzustellen und die Teilbereiche kenntlich zu machen, ist zu empfehlen, dass eine ausreichende Beschilderung für diese Bereiche, inklusive einer Übersichtskarte, angebracht werden. Sowohl die Lieferzonen als auch die Behindertenstellplätze sind durch eine eindeutige Fahrbahnmarkierung kenntlich zu machen (s. Beispiel München).

Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt

Leichte Verschlechterung: Die Variante Zonierung kann nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn es eine klare Abgrenzung der verschiedenen Bewirtschaftungsbereiche gibt.

Da die Nutzungsstruktur der Erlanger Innenstadt historisch gewachsen ist, muss davon ausgegangen werden, dass der Zuschnitt zu einzelnen Zonierungen schwierig ist und an relativ vielen Stellen nicht den örtlichen Gegebenheiten entspricht.

Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen

Bewohner

Leichte Verbesserung: Bezüglich der Verdrängung von Lang- und Dauerparkern bei den Bewohnern, stellt die Variante Zonierung eine leichte Verbesserung dar, da die Zonierung dazu führen würde, dass die Bewohner in vielen Fällen keine Stellplätze im eigenen Straßenzug haben werden. Es kann damit gerechnet werden, dass gerade jene Bewohner, welche weiter entfernt von der Bewohnerparkzone wohnen, auf Stellplätze im Parkhaus zurückgreifen, da es im Hinblick auf die Distanz zum Stellplatz keine attraktive Alternative gibt und ein Parkhaus die Sicherheit verspricht, einen Stellplatz zu bekommen.

Voraussetzung: Die Stellplätze im Parkhaus müssen einen für die Bewohner nachvollziehbaren Preis haben, damit die Option der Nutzung des Parkhauses eine attraktive Alternative darstellt. Für das Parkhaus Henkestraße konnte aufgenommen werden, dass die Ausstattung verbessert werden soll. Dies betrifft unter anderem die Beleuchtungssituation, welche als nicht ausreichend geschildert wurde.

Besucher

Leichte Verbesserung: Die Zonierung würde dazu führen, dass die Besucher in vielen Fällen keine Stellplätze in der Nähe ihres Ziels im Quartier finden würden. Da die Besucher für das Parken im Gebiet in jedem Fall zahlen müssen, ist davon auszugehen, dass eine Bereitschaft besteht, auf gebührenpflichtige Stellplätze im Parkhaus auszuweichen.

Konsenspotenzial

Im Hinblick auf das Konsenspotenzial zwischen Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden kann von einer Lösung gesprochen werden, die zu einer leichten Verschlechterung führt.

Bewohner

Leichte Verschlechterung: Für die Bewohner (mit Pkw) des Gebietes kommt es in der Variante Zonierung zu einer Verschlechterung im Vergleich zur aktuellen Situation. Durch die Variante ergibt sich, dass die verfügbaren Stellplätze für Besucher räumlich ungleich aufgeteilt sind und aus diesem Grund das Gefühl der Benachteiligung für Bewohner entsteht.

Voraussetzung: Für eine optimierte Umsetzung der Variante ist sicherzustellen, dass der Gebietszuschnitt entsprechend der örtlichen Gegebenheiten erfolgt ist zu prüfen, wo eine Konzentration an Gewerbeeinrichtungen besteht und entsprechend in diesem Bereich die Zonierung für Besucher erfolgt.

Risiko: Es kann, je nach genauem Zuschnitt, zu einer Ungleichverteilung von Besucher- und Bewohnerparken kommen.

Besucher

Leichte Verschlechterung: Für die Besucher des Gebietes kommt es in der Variante Zonierung zu einer Verschlechterung im Vergleich zur Situation zuvor. Durch die Variante ergibt sich, dass die verfügbaren Stellplätze für Bewohner räumlich ungleich aufgeteilt sind und aus diesem Grund das Gefühl der Benachteiligung entstehen könnte.

Risiko: Es kann, je nach genauem Zuschnitt, zu einer Ungleichverteilung von Besucher- und Bewohnerparken kommen.

Gewerbe

Starke Verschlechterung: Im Fall des Pilotgebietes handelt es sich nicht um eine klare räumliche Aufteilung der Nutzungsstruktur (Gewerbe, Wohnen) im Gebiet. Die räumliche Aufteilung, welche sich auch in den übrigen Innenstadtbereichen widerspiegelt, sorgt bei einem Zuschnitt der Zonen dafür, dass sich einzelne Gewerbeeinrichtungen weit entfernt vom nächsten Besucherparkplatz befinden.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Leichte Verbesserung: Es kann davon ausgegangen werden, dass der Park-Such-Verkehr durch eine Zonierung im Gebiet leicht reduziert werden kann. Die Vereinfachung der Bewirtschaftungsformen durch Zonen führt dazu, dass mittelfristig der Park-Such-Verkehr aus jenen Straßenzügen herausgehalten werden kann, die keine Stellplätze für die entsprechenden Belange beinhalten.

Variante Hybrides Parken

Reduktion der Parkregelungen und Schaffung von Erkennbarkeit

Neutral: Durch die Variante Hybrides Parken kommt es zu einer unwesentlichen Verbesserung der Verständlichkeit mit Hilfe des Wechselprinzips „Links-Rechts“.

Voraussetzung: Es besteht die Notwendigkeit, dass das entwickelte Prinzip konsequent umgesetzt wird. Um die Verständlichkeit der Parkregelungen auch für Besucher sicherzustellen und die Teilbereiche kenntlich zu machen ist zu empfehlen, dass eine ausreichende Beschilderung für die Erläuterung des „Wechselprinzips Links-Rechts“ angebracht wird. Nur so kann ermöglicht werden, dass es im besten Fall zu einer leichten Verbesserung der Verständlichkeit kommt.

Ausweitung auf die Erlanger Innenstadt

Neutral: Im Hinblick auf die Skalierbarkeit des Hybriden Parkens ist davon auszugehen, dass das Prinzip stellenweise sehr gut umsetzbar ist, jedoch aufgrund von bestimmten Nutzungsstrukturen in einzelnen Straßenzügen an seine Grenzen stoßen kann, da es sich beispielsweise vorwiegend um Wohnnutzungen handelt.

Verdrängung von Lang- und Dauerparkern und Konsequenzen für verschiedene Nutzergruppen

Bewohner

Leichte Verbesserung: Es ist davon auszugehen, dass es zu einer leichten Steigerung der Nachfrage an Bewohnerparken in den Parkhäusern kommt. Die steigende Nachfrage könnte dazu führen, dass die Parkhausbetreiber (z.B. in der Henkestraße) neue Tarife für Dauerparker als wirtschaftlich erachten.

Voraussetzung: Die Stellplätze im Parkhaus müssen einen für die Bewohner nachvollziehbaren Preis haben, damit die Option der Nutzung des Parkhauses eine attraktive Alternative darstellt. Für das Parkhaus Henkestraße konnte aufgenommen werden, dass die Ausstattung verbessert werden soll. Dies betrifft unter anderem die Beleuchtungssituation, welche als nicht ausreichend geschildert wurde.

Besucher

Leichte Verbesserung: Es ist davon auszugehen, dass es zu einer leichten Steigerung der Nachfrage an Besucherparken in den Parkhäusern kommt. Da die Besucher für das Parken im Gebiet in jedem Fall zahlen müssen ist davon auszugehen, dass eine Bereitschaft besteht, auf gebührenpflichtige Stellplätze im Parkhaus auszuweichen.

Konsenspotenzial

Im Hinblick auf das Konsenspotenzial zwischen Bewohnern, Besuchern und Gewerbetreibenden kann von einer Lösung gesprochen werden, die insgesamt zu einer leichten Verbesserung führt.

Bewohner

Leichte Verschlechterung: Für die Bewohner des Gebietes kommt es in der Variante „Hybrides Parken“ maximal zu einer sehr leichten Verschlechterung, welche jedoch mit Hilfe von einer guten Ausweichoption in Form von Bewohnerparkplätzen (im Parkhaus Henkestraße) relativiert werden kann. Es ergeben sich weniger Stellplätze für Bewohner, diese sind jedoch über alle Straßenzüge verteilt.

Besucher

Leichte Verbesserung: Für die Besucher des Gebietes kommt es in der Variante „Hybrides Parken“ zu einer leichten Verbesserung im Vergleich zu der Situation zuvor. Durch die Variante ergibt sich, dass die verfügbaren Stellplätze für Besucher räumlich gleichmäßig verteilt sind und es i.d.R. in jedem Straßenabschnitt Stellplätze für Besucher gibt. Es ergeben sich außerdem mehr Stellplätze für Besucher als für Bewohner und in der Bilanz insgesamt eine Steigerung des Angebotes.

Gewerbe

Starke Verbesserung: Die Variante bietet einen vergleichweisen starken Vorzug für das Gewerbe, da flächendeckend im gesamten Gebiet (einseitig) Stellplätze für Besucher vorgesehen sind. Es befinden sich so im unmittelbaren Umfeld jeder Einzelhandelseinrichtung Stellplätze.

Verbesserung der Verkehrssicherheit

Neutral: Das Verkehrskonzept hat voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit im Gebiet, da es sehr wahrscheinlich zu keiner entscheidenden Veränderung der Verkehrsströme durch die Bewirtschaftung kommen wird.

6 Pilotphase

6.1 Konzept

Pilotphase
Mischparken

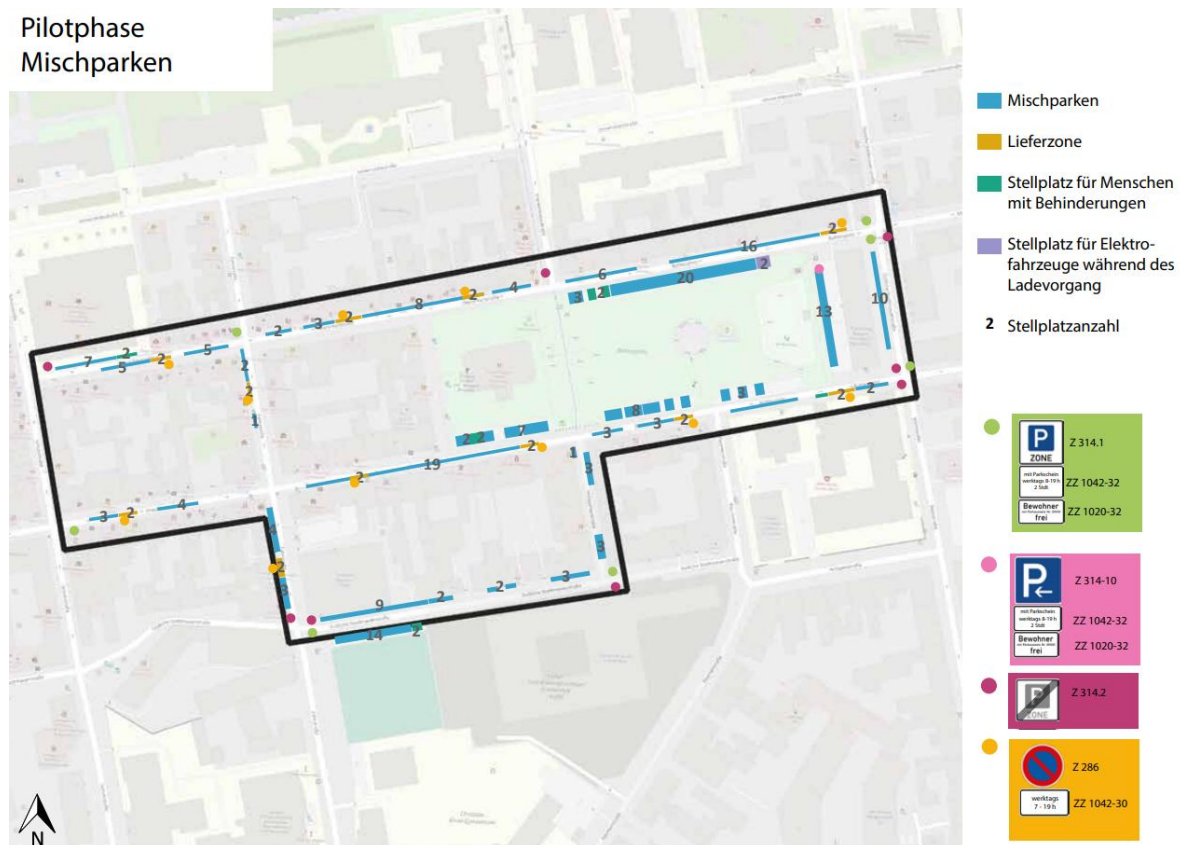


Abbildung 18: Pilotvorhaben Mischparken (Eigene Darstellung)

Wie oben beschrieben, wurde das Mischparken als Variante für den Pilotbetrieb favorisiert. Vor der Umsetzung wurden im Austausch mit den AK und der Straßenverkehrsbehörde kleine Anpassungen festgelegt. Es wurden außerdem Anmerkungen zu der Platzierung der Lieferzonen aufgenommen, sodass diese nun zielführender im Gebiet verteilt sind und eine Belieferung des Gewerbes reibungslos erfolgen kann.

Der Pilotbetrieb umfasst folgende Regelungen:

- Werktags (also auch an Samstagen) ist das Parken von 8 bis 19 Uhr für Besucher kostenpflichtig und auf max. zwei Stunden begrenzt.
- Zu der genannten Zeit können Bewohner (mit entsprechendem Parkausweis) ohne zeitliche Begrenzung parken.
- Zu anderen Zeiten können alle sonst bewirtschafteten Stellplätze von allen Nutzergruppen belegt werden.

- Die Lieferzonen gelten werktags von 7 bis 19 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten können sie von allen Nutzergruppen belegt werden.
- Stellplätze, die für Nutzergruppen mit besonderen Anforderungen gekennzeichnet sind (Menschen mit Behinderungen, Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs), bleiben diesen Gruppen dauerhaft vorbehalten.

Die Pilotphase hat am 19. Juni 2025 begonnen und wurde für einen Zeitraum von sechs Monaten ange-
 setzt.

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden die Beschil-
 derungen und die entsprechenden Standorte festge-
 legt. Für eine bessere Verständlichkeit der neuen Lie-
 ferzonen und den damit verbundenen Regelungen
 wurde ein zusätzliches Hinweisschild (s. Abbildung 20)
 erstellt und zusammen mit den Schildern vor Ort mon-
 tiert.



Abbildung 19: Beschilderung Mischparken (Aufnahme Stadt Erlangen)

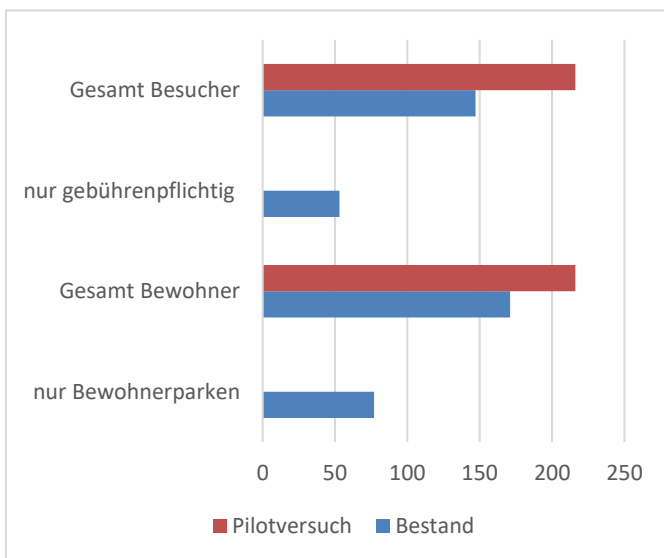


Abbildung 21: Stellplatzbilanz verfügbare Stellplätze vorher (Be-
 stand) und nachher (Pilotphase)

Liefern und Be-/Entladen



Abbildung 20: zusätzliches Hinweisschild Lieferzone

6.2 Rückfallebene

Im Rahmen der Informationsveranstaltung wurde diskutiert, welche Nachjustierung greifen sollte, sofern ein Bedarf ermittelt wird. Es bestand die Befürchtung, dass durch die Einführung des Besucherparkens keine Kapazitäten für Besucher verbleiben könnten und Bewohner mit einem Bewohnerparkausweis über längere Zeit Stellplätze blockieren, sodass keine oder zu wenige Parkwechsellvorgänge stattfinden. Es wurde sich auf das „streckenhafte Nachsteuern“ geeinigt. Die Rückfallebene sieht vor, dass in einzelnen Abschnitten, welche besonders vom Gewerbe geprägt und aus diesem Grund für Besucher attraktiv sind, bei Bedarf temporär gebührenpflichtige Stellplätze eingerichtet werden sollen. Ziel der Rückfallebene ist es, sicherzustellen, dass für alle Nutzergruppen ein Parken im Bereich des Bohlenplatzes auch zukünftig möglich ist und keine Nutzergruppe durch das Konzept von vornherein priorisiert wird.

Es wurde festgelegt, dass eine Nachsteuerung („streckenhaftes Nachsteuern“, s. Konzept) dann vorgenommen werden soll, wenn bei der Evaluation (s. folgende Kapitel) festgestellt wird, dass die Zahl der von Bewohnern belegten Stellplätze um zehn Prozent zunahm und gleichzeitig das Besucherparken um zehn Prozent abnimmt oder wenn eines der beiden Kriterien eine entsprechende Veränderung von mindestens zwanzig Prozent im Rahmen der Erhebung (s. 7.2) aufgewiesen hat. Diese Kriterien greifen aber nur bei einer Auslastung der für Mischparken vorgesehenen Stellplätze von mind. 95%. Während der Evaluation ist dieser Fall nicht eingetreten weshalb die Rückfallebene nicht angewendet werden musste.

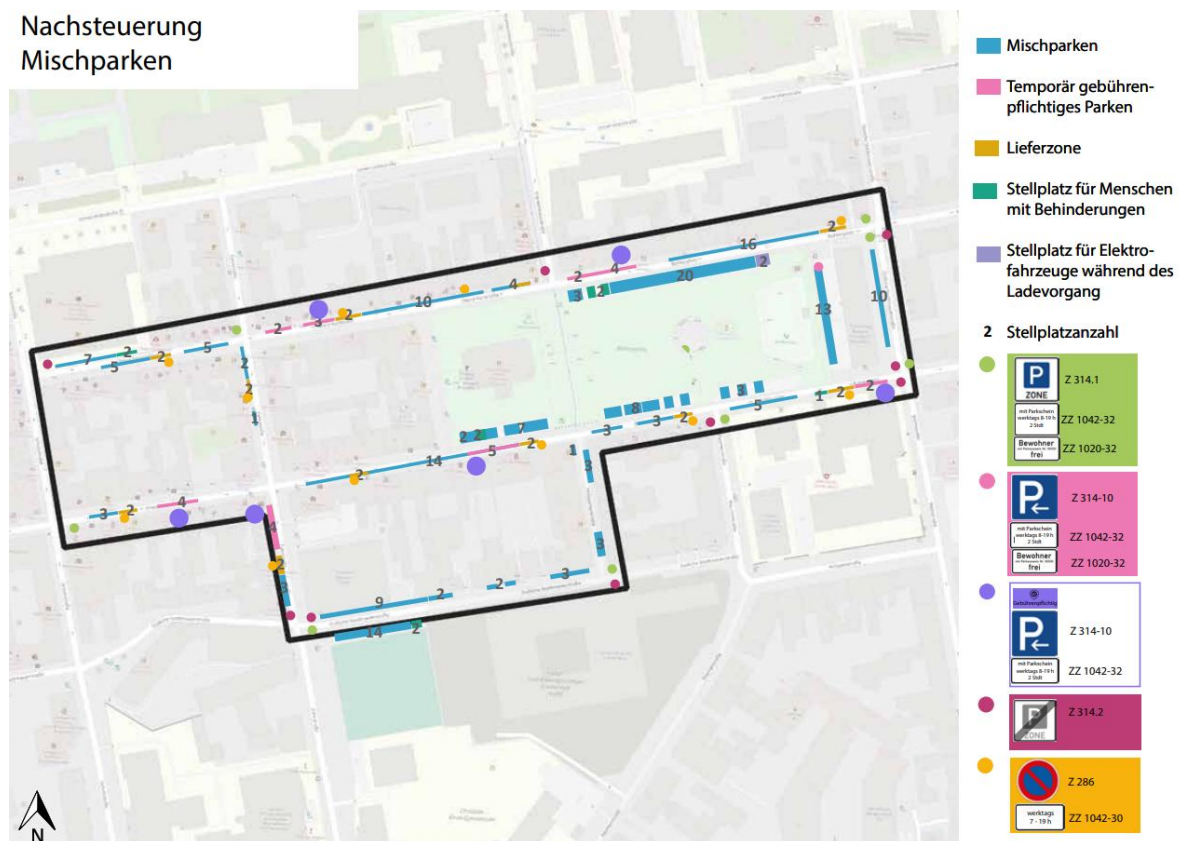


Abbildung 22: Nachsteuerung streckenhaftes gebührenpflichtiges Parken (Eigene Darstellung)

Die in den beiden folgenden Kapiteln erläuterten Erhebungen wurden durch den Auftraggeber durchgeführt. Das von diesem ausgearbeitete und gemeinsam abgestimmte Erhebungsvorgehen wird im Folgenden paraphrasiert dargestellt.

7 Methode Erhebung

7.1 Vorerhebung

Im Rahmen der Voruntersuchung zur Parkraumauslastung im Gebiet wurde exemplarisch der 22. Mai 2025, also ein Donnerstag knapp einen Monat vor dem Beginn der Pilotphase, als ganztägige Erhebung mit neun Zählzeiten (zwischen 5.30 Uhr und 21.30 Uhr) durch den externen Dienstleister Schuh & Co. GmbH durchgeführt. Die Erhebung konnte Aufschluss über die Parkdauern und über den Parkdruck im Tagesverlauf im Pilotgebiet geben.

Eine weitere Erhebung im Vorher-Zustand wurde Mitte Mai (koordiniert durch den Auftraggeber), konkret am 13. und 15. Mai 2025, durchgeführt. Die Erfassungen fanden an einem Dienstag und einem Donnerstag jeweils in den Zeiträumen von 11:30 bis 12:30 Uhr sowie von 16:00 bis 17:00 Uhr statt. Diese Zeitfenster wurden bewusst gewählt, da der Einzelhandel üblicherweise zwischen 8:00 und 18:00 Uhr geöffnet hat und gastronomische Betriebe sowohl zur Mittags- als auch zur Abendzeit ein erhöhtes Besucheraufkommen verzeichnen. Die Videobeobachtung im Jahr 2024 (s. Kapitel 3) hat außerdem eine Auslastungsspitze zu den genannten Uhrzeiten gezeigt, insbesondere zu den frühen Mittagsstunden.

Zudem ist davon auszugehen, dass zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner tagsüber mit dem Pkw unterwegs sind. Da einzelne Geschäfte zwischen 13:00 und 15:00 Uhr eine Mittagspause einlegen, erfolgten die Erhebungen gezielt außerhalb dieses Zeitraums.

Im Rahmen der Vorerhebung wurden insgesamt 82 Mischparkplätze erfasst. Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis wurden dem Bewohnerparken zugeordnet. Fahrzeuge mit Parkschein sowie Fahrzeuge ohne sichtbaren Parkschein, unter der Annahme, dass in diesen Fällen ein digitaler Parkschein über eine mobile Anwendung (Handyparken) gelöst wurde, wurden dem Besucherparken zugerechnet. Neben den 82 Parkplätzen des Mischparkens wurden 54 temporär gebührenpflichtige Stellplätze als Besucherparkplätze, 80 reservierte Bewohnerparkplätze sowie 17 unbewirtschaftete, frei nutzbare Stellplätze zur Berechnung der Gesamtauslastung bei der Erhebung berücksichtigt.

Die Auswertung der Vorerhebung umfasste den Anteil des Bewohnerparkens (bestehend aus den reservierten Bewohnerparkplätzen sowie Fahrzeugen mit Bewohnerparkausweis auf Mischparkplätzen), den Anteil des Besucherparkens (bestehend aus den temporär gebührenpflichtigen Stellplätzen sowie Fahrzeugen mit Parkschein oder ohne Bewohnerparkausweis) sowie die Gesamtauslastung aller Stellplätze.

Im Rahmen der Vorhererhebung wurden außerdem die Ticketverkäufe ausgewertet. Die Ergebnisse der Auswertung der Parkscheindaten sind dem Kapitel 8.4 zu entnehmen.

7.2 Erhebung während des Pilotprojekts

Während der Pilotphase wurde am 16. Oktober 2025, also ebenfalls an einem Donnerstag, erneut eine ganztägige Erhebung mit neun Zählzeiten (zwischen 5.30 Uhr und 21.30 Uhr) durch den externen Dienstleister Schuh & Co GmbH durchgeführt.

Mit Beginn des Pilotprojekts wurden die Stadtverwaltung in Eigenregie koordinierten Erhebungen wöchentlich fortgeführt. Sie fanden weiterhin dienstags von 11:30 bis 12:30 Uhr sowie donnerstags von 16:00 bis 17:00 Uhr statt, um eine Vergleichbarkeit mit der Vorerhebung am 13. und 15. Mai sicherzustellen. Ergänzend erfolgten im Zwei-Wochen-Rhythmus zusätzliche Erhebungen.

Während des Pilotprojekts wurden Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis dem Bewohnerparken zugerechnet. Fahrzeuge mit oder ohne Parkschein ohne entsprechenden Ausweis wurden dem Besucherparken zugerechnet. Darüber hinaus wurden die Gesamtauslastung aller Stellplätze sowie die Belegung der Lieferzonen erfasst. Ergänzend zu den bisherigen Kategorien wurden Fahrzeuge mit Sonderparkgenehmigung sowie Elektrofahrzeuge gemäß der bayerischen Regelung zum Sonderparken gesondert erfasst. Zudem wurde die Kategorie „kein Platz“ definiert. Diese beschreibt Situationen, in denen vorhandene Stellflächen infolge unzureichender Parkweise oder überdurchschnittlich großer Fahrzeuge nicht vollständig nutzbar sind, obwohl regulär zusätzlicher Parkraum zur Verfügung stehen würde.

Die Auswertung umfasste den Anteil des Bewohner- und Besucherparkens, die Gesamtauslastung sowie eine differenzierte Analyse der Lieferzonen. Dabei wurde nach Augenschein erhoben, ob diese von Handwerksbetrieben, Pflegediensten, Lieferanten, Privatpersonen oder durch unzulässig abgestellte Fahrzeuge genutzt wurden. Zusätzlich wurden monatlich die Verkaufsstatistiken der Parkscheine sowohl für die Parkscheinautomaten als auch für die Anwendung mobilet (s. Kapitel 8.4) ausgewertet. Auch die Zahl der Elektrofahrzeuge auf den zum Aufladen vorgesehenen Stellplätzen im Untersuchungsgebiet wurde dokumentiert. Ferienzeiten und gesetzliche Feiertage wurden bei der Auswertung aufgenommen, aber nicht herausgerechnet.

Um eine Rückmeldung bezüglich der Zufriedenheit der Gewerbetreibenden mit der neuen Parkraumbewirtschaftungsform bekommen zu können, wurden regelmäßige Gespräche mit diesen geführt. Neben dieser aufsuchenden Form der Beteiligung wurden Ende Februar/Anfang März 2026 außerdem alle 52 Gewerbetreibenden mittels einer Online-Umfrage befragt.

8 Ergebnisse aus Evaluation

Im Folgenden werden die Daten des externen Dienstleisters zu den Tageserhebungen, Auswertungsergebnisse der Vor-Ort-Erhebungen und die Parkschein- und mobilet-Daten beschrieben.

8.1 Auswertung Erhebungsdaten

Ganztageserhebung durch externen Dienstleister im Mai 2025 und Oktober 2025

Im Folgenden wird zunächst die Vorher-Erhebung vom 22. Mai 2025 beschrieben. Die ganztägige Parkraumerhebung im Untersuchungsgebiet rund um den Bohlenplatz, Obere Karlstraße, Friedrichstraße, Holzgartenstraße und Südliche Stadtmauerstraße zeigt insgesamt eine sehr hohe Auslastung der vorhandenen Stellplätze (Abbildung 23). Es wurden öffentlich nutzbare Stellplätze inklusive Lieferzonen berücksichtigt.

Im Tagesverlauf ist eine durchgehend hohe Belegung zu beobachten. Bereits in den frühen Morgenstunden liegt die Auslastung bei rund 70 %, steigt im Laufe des Vormittags deutlich an und erreicht um 11:30 Uhr mit etwa 96 % nahezu Vollauslastung. Am Abend nimmt die Belegung nochmals leicht zu und erreicht gegen 19:30 Uhr mit **rund 98 % den höchsten Wert des Tages**. Insgesamt zeigt sich damit eine sehr angespannte Parkraumsituation mit nur geringen freien Kapazitäten im Tagesverlauf.

Auch auf Ebene einzelner Teilbereiche treten teilweise sehr hohe Auslastungen auf. In der östlichen Oberen Karlstraße wird am Abend eine Überbelegung von bis zu 105 % festgestellt. Ähnlich hohe Werte treten im Bereich des nördlichen Bohlenplatzes sowohl in den Parkscheiben- als auch in den Bewohnerbereichen auf, wo insbesondere in den Abendstunden ebenfalls Überbelegungen auftreten. Die Südliche Stadtmauerstraße ist dagegen über weite Teile des Tages nahezu vollständig ausgelastet und erreicht teilweise durchgehend eine Belegung von etwa 100 %.

Die Analyse der Parkdauer zeigt, dass im Untersuchungsgebiet überwiegend mittlere bis längere Parkvorgänge stattfinden. Die durchschnittliche Parkdauer liegt im gesamten Gebiet bei etwa 343 Minuten. In den Parkscheibenbereichen dominieren Parkvorgänge bis etwa zwei Stunden, während in Bewohnerbereichen deutlich längere Standzeiten auftreten. Besonders in unbewirtschafteten Bereichen, etwa in der Holzgartenstraße oder der südlichen Stadtmauerstraße, treten überdurchschnittlich lange Parkdauern auf, die teilweise auf Dauerparken hinweisen.

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse eine hohe Nachfrage nach Parkraum im Untersuchungsgebiet vor der Umsetzung des Pilotprojekts. Die mittlere Auslastung beträgt 86 %. Die sehr hohe Auslastung über den gesamten Tagesverlauf sowie die teilweise festgestellten Überbelegungen und langen Parkdauern weisen auf einen deutlichen Parkdruck hin, der insbesondere in einzelnen Straßenzügen und in den Abendstunden weiter zunimmt.

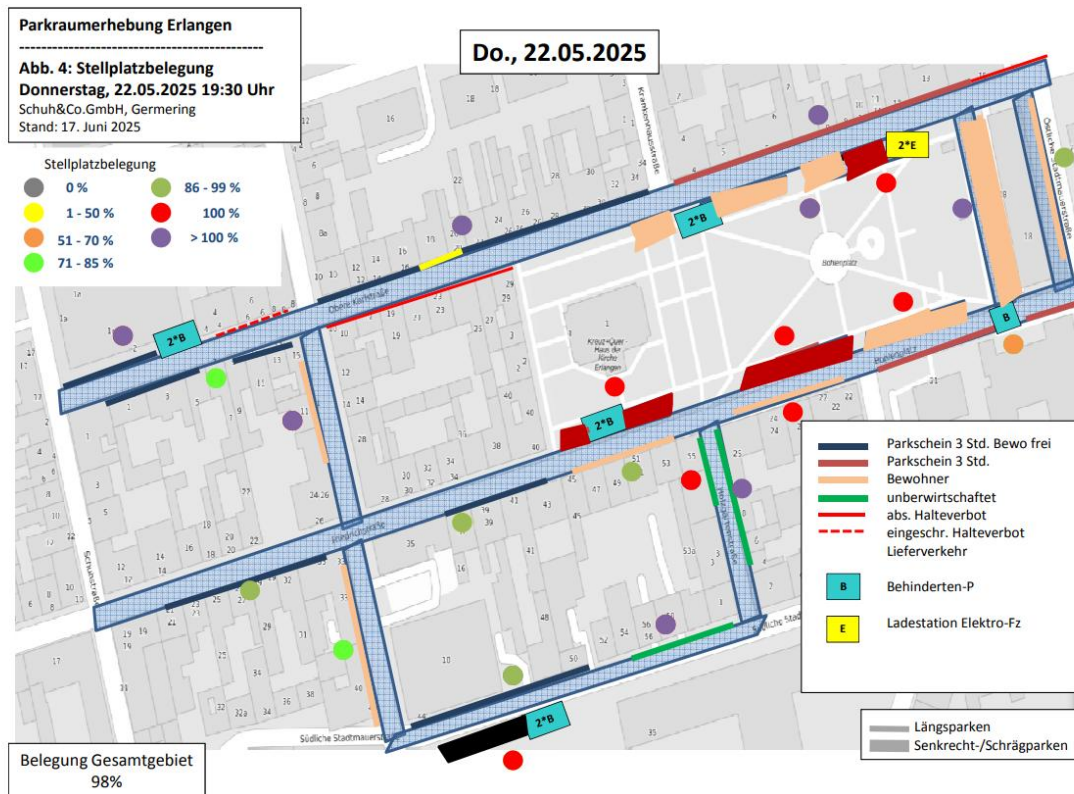


Abbildung 23: Parkraumerhebung am 22.05.2025, durchgeführt durch das Büro Schuh & Co. GmbH (Abbildung Schuh & Co. GmbH)

Die Parkraumerhebung vom 16.10.2025 zeigt insgesamt eine hohe Auslastung der Stellplätze im Untersuchungsgebiet rund um Bohlenplatz, Obere Karlstraße, Friedrichstraße, Holzgartenstraße und Südliche Stadtmauerstraße (s. Abbildung 24). Die Erhebung hat während der Pilotphase stattgefunden. Es wurden öffentlich nutzbare Stellplätze inklusive Lieferzonen berücksichtigt.

Im Tagesverlauf zeigt sich eine durchgehend hohe Belegung der Stellplätze. Die Auslastung liegt am frühen Morgen bei etwa 75 %, steigt im Laufe des Vormittags auf 86 % um 09:30 Uhr an und erreicht am Abend mit **89 % um 19:30 Uhr den höchsten Wert des Tages**. Insgesamt ergibt sich damit eine durchschnittliche Auslastung von rund 82 % über den gesamten Beobachtungszeitraum. Dies zeigt, dass der vorhandene Parkraum im Gebiet über weite Teile des Tages stark nachgefragt wird, jedoch noch geringfügige Restkapazitäten vorhanden sind.

Auch auf Ebene einzelner Teilbereiche zeigt sich eine hohe Nachfrage. Am Bohlenplatz, der mit 85 Stellplätzen den größten Anteil des Parkraumangebots bildet, werden bereits am Vormittag 98 % der Stellplätze belegt. Auch in der Südlichen Stadtmauerstraße wird am Vormittag eine vollständige Auslastung von 100 % erreicht. Die Obere Karlstraße weist ebenfalls hohe Belegungswerte auf und ist am Nachmittag und Abend zeitweise vollständig ausgelastet. Insgesamt zeigt sich damit ein gleichmäßig hoher Parkdruck in mehreren Straßenabschnitten des Untersuchungsgebiets.

Die Analyse der Parkdauer zeigt, dass im Gebiet überwiegend kurz- bis mittelfristige Parkvorgänge stattfinden. Rund 39 % der Parkvorgänge dauern bis zu zwei Stunden, was der geltenden Parkscheibenregelung entspricht. Gleichzeitig treten jedoch auch längere Parkdauern auf, insbesondere durch Bewohner oder Dauerparker außerhalb der bewirtschafteten Zeiten. Die durchschnittliche Parkdauer im gesamten Gebiet beträgt etwa 361 Minuten. Im Mittelwert ist die Parkdauer also betrachtet auf das Gesamtgebiet gesunken.

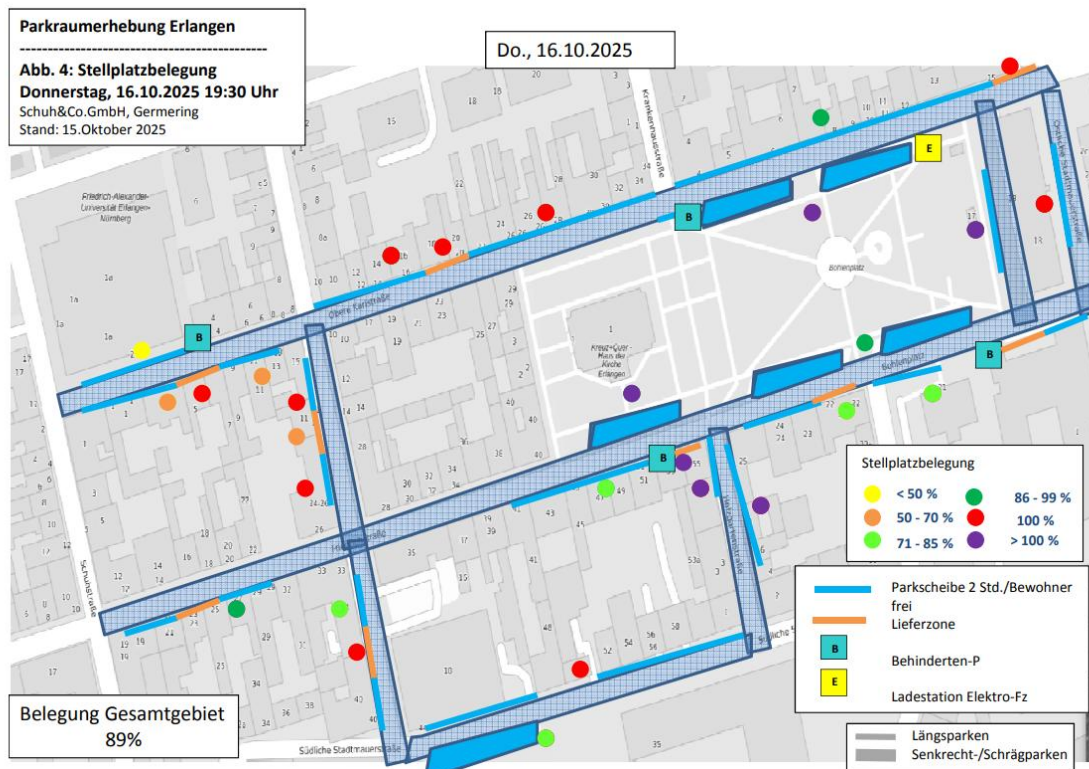


Abbildung 24: Parkraumerhebung am 16.10.2025, durchgeführt durch das Büro Schuh & Co. GmbH (Abbildung Schuh & Co. GmbH)

Die Auswertung der externen Erhebungsdaten der Ganztageserhebungen zeigen, dass der Parkdruck während der Pilotphase zwar auf einem hohen Niveau geblieben ist, jedoch nicht gestiegen, sondern im Vergleich sogar leicht abgenommen hat.

Auswertung der regelmäßigen Erhebungen zwischen Mai 2025 und Januar 2026

Für die Evaluation wurden sämtliche im Zeitraum Mai 2025 bis Januar 2026 erhobenen Daten zur Parkraumnutzung im Untersuchungsgebiet durch stadtraum ausgewertet. Die Daten wurden vom Auftraggeber an stadtraum übermittelt. Dabei umfassen die analysierten Datensätze sowohl die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohnerfahrzeuge, Parkschein- und Besucherparkende, Fahrzeuge mit Sondergenehmigung sowie Elektrofahrzeuge). Die Gesamtauslastung des Parkraums wurde durch die Erfassung aller regulären Stellplätze berechnet und dabei wurden zusätzlich die Anteile von Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Sonderparkgenehmigung sowie „kein Platz“ berücksichtigt.

Das Vorgehen basiert auf einem Vergleichsverfahren, das sowohl absolute als auch relative Veränderungen über den gesamten Zeitraum hinweg sichtbar macht. Zunächst wurde die Vorerhebung im Mai 2025 durchgeführt (siehe oben Kapitel 7.1). Diese Daten dienen als Referenzpunkt und ermöglichen eine Einordnung der späteren Entwicklungsverläufe. Zusätzlich wurden alle Erhebungsmonate im Vormonatsvergleich betrachtet, um auch kurzfristige Veränderungen im Parkverhalten zu identifizieren.

Die Evaluation basiert auf dieser Grundlage und untersucht, ob sich im Verlauf des Zeitraums eine Verschiebung zugunsten der für einzelne Nutzergruppen relevanten Stellplätze erkennen lässt, infolge einer möglicherweise zunehmenden Belegung durch andere Nutzungsgruppen.

Zunächst wurde der Vergleich ausschließlich anhand der Bewohner und Besucher durchgeführt. Dabei ist zu erwähnen, dass ab April 2025 der Freistaat Bayern eine Regelung zum kostenlosen Parken für Elektrofahrzeuge eingeführt hat. Demnach dürfen Elektroautos und Plug-in-Hybridfahrzeuge mit E-Kennzeichen auf allen gebührenpflichtigen öffentlichen Parkplätzen bis zur örtlich zulässigen Parkhöchstdauer kostenfrei parken, wenn eine Parkscheibe hinter der Windschutzscheibe sichtbar ausgelegt ist.

In dieser Erhebung wurden ausschließlich Fahrzeuge, die nach dieser Regelung geparkt haben, der Kategorie „Elektroauto“ zugeordnet. Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis wurden dem Bewohnerparken zugeordnet, Fahrzeuge mit Parkschein der Kategorie „Parkschein/Besucher“ entsprechend ebenfalls dort erfasst. Es ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Elektroautos, die die kostenlose Parkregelung nutzten, von Besuchern des Gebiets stammen und nicht von Bewohnern. Daher wurden diese Fahrzeuge den Besuchern zugerechnet (s. Abbildung 25). Elektroautos mit Bewohnerparkausweis werden nicht in der Kategorie „Besucher“ erfasst, sondern von vornherein den Bewohnern zugerechnet.

Die Auswertung der Pilotphase von Mai 2025 bis Januar 2026 zeigt insgesamt eine stabile Beanspruchung des Parkraums im Untersuchungsgebiet. Die Anteile der verschiedenen Nutzergruppen verdeutlichen ein stark ausgeprägtes Bewohnerparken, das über den gesamten Zeitraum hinweg die dominierende Nutzungsform darstellt. Mit Anteilswerten zwischen 50 und 58 Prozent bleibt der Bewohneranteil relativ konstant, während bei den Besucherparkenden ein rückläufiger Trend zu verzeichnen ist (s. Abbildung 25).

Die Gesamtbelegung nach Bewohnern und Besuchern erreicht nicht 100 %, weil in den Rohdaten neben diesen Kategorien auch weitere Einträge wie Baustellen, KEP-Dienste, kein Platz oder Lieferanten enthalten sind. Diese werden nicht in die Berechnung einbezogen, da es sich nicht um einen Bewohner oder einen Besucher handelt.

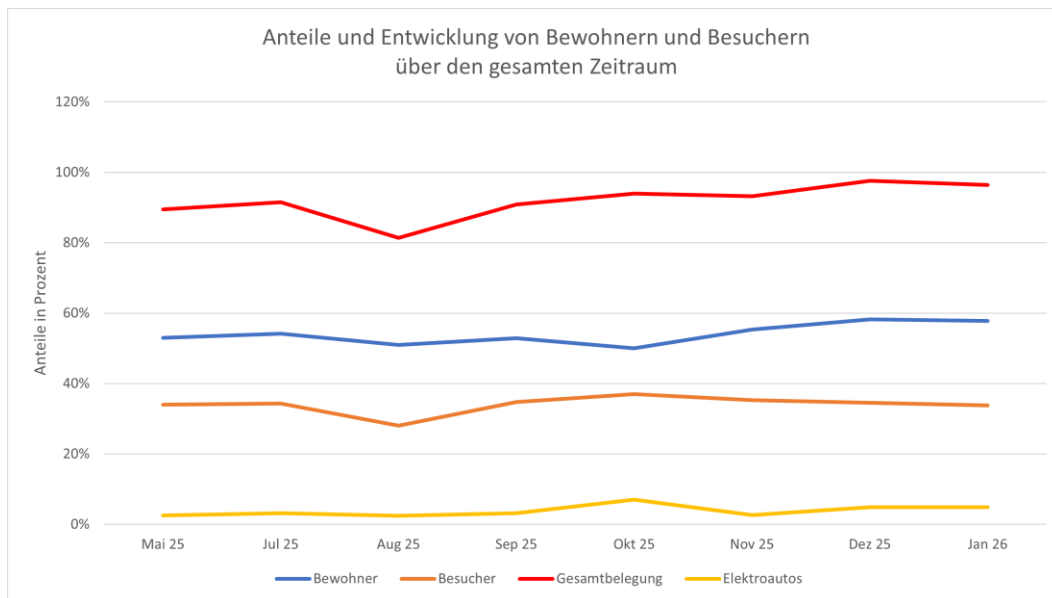


Abbildung 25: Entwicklung des Anteils von Bewohner- und Besucherparkenden (Eigene Darstellung)

Vor allem Anfang August bis Mitte September ist ein Rückgang der Besucheranteile zu beobachten (minus 21 % gegenüber Mai), was auf saisonale Mobilitätsveränderungen wie Ferienzeiten oder eine reduzierte Pendleraktivität hindeutet (s. Abbildung 26).

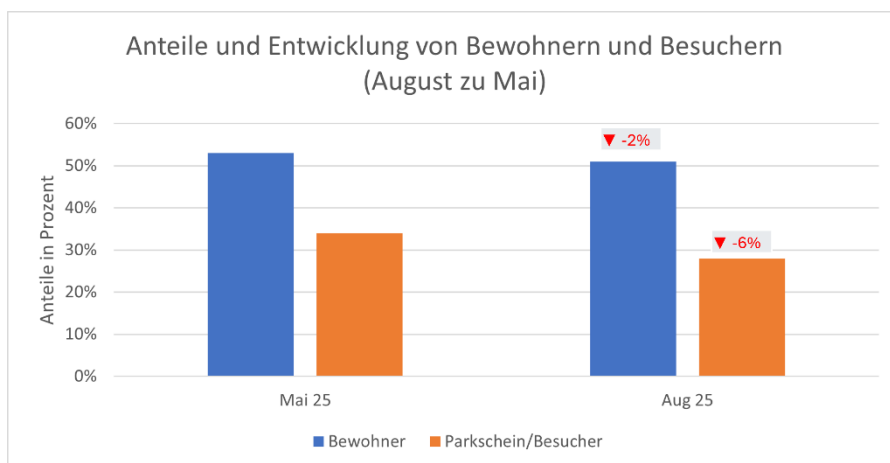


Abbildung 26: Die Stellplatz-Entwicklung von August zu Mai (Eigene Darstellung)

Der Bewohneranteil bleibt hingegen stabil und fällt im selben Zeitraum lediglich um 2 bis 4 Prozent. Dies stellt klar, dass der Parkraum überwiegend durch dauerhafte Nutzung geprägt ist, während kurzfristige und externe Nutzung stark variieren. Die Betrachtung der Vormonatsentwicklungen zeigt, dass sich diese saisonalen Effekte nicht abrupt, sondern schrittweise vollziehen.

Mit dem Übergang Ende September ist eine Umkehr dieses Trends erkennbar. Sowohl im Vergleich zum August als auch gegenüber dem Referenzmonat Mai nehmen die Anteile der Besucherparkenden wieder zu, während auch der Bewohneranteil ansteigt. Diese Entwicklung setzt sich im Oktober fort und weist auf eine Rückkehr zu üblichen Alltags- und Arbeitswegen hin. Die monatlichen Veränderungen bleiben dabei verhalten, zeigen jedoch eine kontinuierliche Verdichtung der Parkraumnutzung.

Ab November tritt eine deutliche Verschiebung zugunsten der Bewohnerparkenden ein. Der Bewohneranteil steigt gegenüber Mai an und erreicht mit etwa 55 Prozent erstmals Werte, die deutlich über dem Sommerniveau liegen. Gleichzeitig erhöhen sich im November auch die Besucheranteile im Vergleich zum Oktober, was auf eine insgesamt steigende Parkraumnachfrage hindeutet. Diese Entwicklung verstärkt sich im Dezember, in dem der Bewohneranteil mit rund 58 Prozent seinen höchsten Wert im gesamten Untersuchungszeitraum erreicht (s. Abbildung 27).

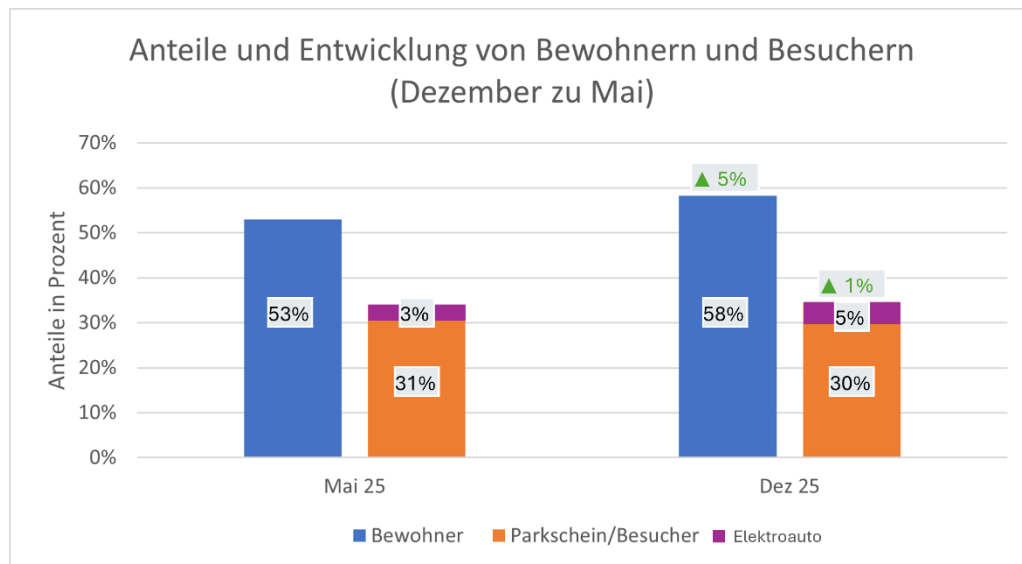


Abbildung 27: Die Stellplatz-Entwicklung von Dezember zu Mai (Eigene Darstellung)

Im Januar 2026 verbleibt der Bewohneranteil auf einem hohen Niveau, während die Besucheranteile wieder sinken (s. Abbildung 25). Im Hinblick auf den Referenzmonat Mai zeigt sich weiterhin ein ähnliches Bild. Der Anteil der Bewohnerparkenden steigt, während der der Besucherparkenden zurückgeht (s. Abbildung 28). Die in der Abbildung dargestellten Elektroautos sind dann, wie bereits erwähnt, den Besuchern zuzurechnen (s. Abbildung 28). Eine Nachjustierung ist nicht erforderlich, da der Anstieg der Bewohnerparkenden gering ausfällt und 10 % nicht überschreitet.

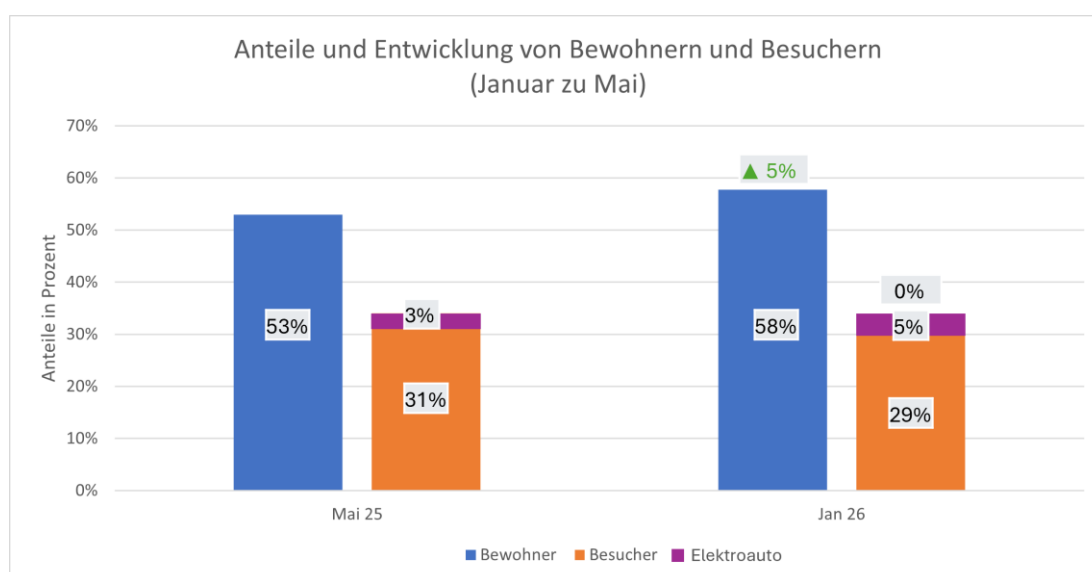


Abbildung 28: Die Stellplatz-Entwicklung von Januar zu Mai (Eigene Darstellung)

Bei der Auslastung zeigt die Analyse einen zumeist hohen Auslastungsgrad an. Für die Auslastung (s. Abbildung 29) wurden dann alle Kategorien berücksichtigt, und es wurde überprüft, ob ein Stellplatz belegt oder frei ist. Die Bezugsgröße von 100 % entspricht dabei der Gesamtzahl der theoretisch verfügbaren Stellplätze im Untersuchungsgebiet. In die Belegung fließen somit alle beobachteten Nutzungen ein, auch wenn Stellplätze temporär durch andere Nutzungen belegt sind, beispielsweise durch Baustellen, Fahrzeuge von KEP-Diensten, Lieferanten oder Situationen ohne reguläre Parkmöglichkeit („kein Platz“). Diese Nutzungen werden daher ebenfalls als belegte Stellplätze gewertet und tragen zur Gesamtauslastung bei. Die Auslastung ist aus diesem Grund in der Abbildung 25 geringer, da die genannten Fälle in dieser Abbildung mitberücksichtigt wurden. Die Auslastung der Stellplätze, betrachtet über alle Stellplätze unabhängig von Bewohnern oder Besuchern, fällt aus diesem Grund deutlich höher aus. Während im Mai eine Überbelegung von über 100 Prozent festgestellt wurde, ein Hinweis auf intensives Falschparken und eine Überbelastung der verfügbaren Stellplätze, sinkt die Auslastung in den Folgemonaten auf Werte zwischen 83 und 94 Prozent. Besonders im August bildet sich eine Entlastung ab, bei der die Auslastung (83 %) eine deutliche Entspannung gegenüber den übrigen Monaten anzeigt. Ab Oktober steigt die Auslastung wieder an und bleibt bis Januar 2026 konstant hoch. Auch wenn es temporäre Entlastungsphasen gibt, bleiben in der Mehrzahl der Monate nur etwa 4 bis 18 Prozent der Stellplätze frei, was die relativ hohe Auslastung zeigt.

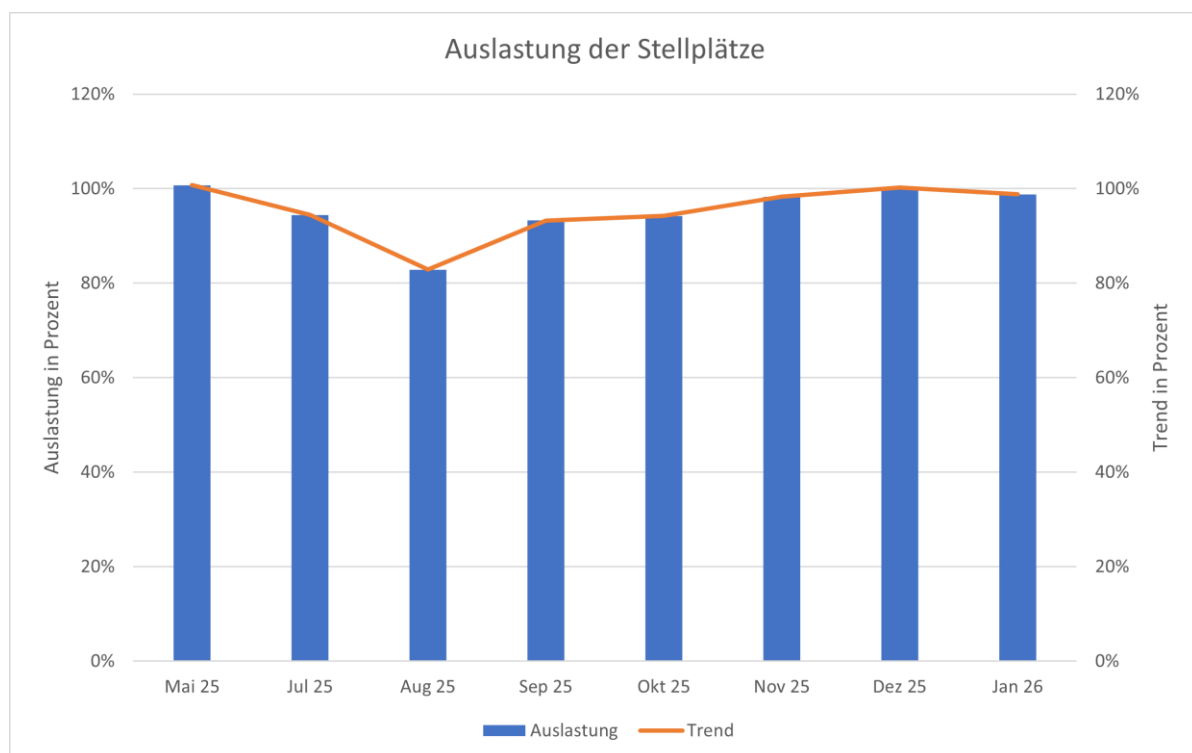


Abbildung 29: Gesamtauslastung der Stellplätze (Eigene Darstellung)

Vor allem diese und weitere Nutzergruppen verstärken die Flächennachfrage weiter. Während der Anteil der Elektrofahrzeuge im Sommer noch bei 3 Prozent lag, steigt dieser im Oktober auf rund 7 Prozent an und stabilisiert sich in den Wintermonaten auf etwa 5 Prozent. Dieser Zuwachs ist zum einen auf die Regelung des Freistaats Bayern zum kostenlosen Parken für Elektroautos zurückzuführen. Fahrzeuge mit Sondergenehmigung weisen über den gesamten Zeitraum Anteile zwischen etwa 3 bis 5 Prozent auf.

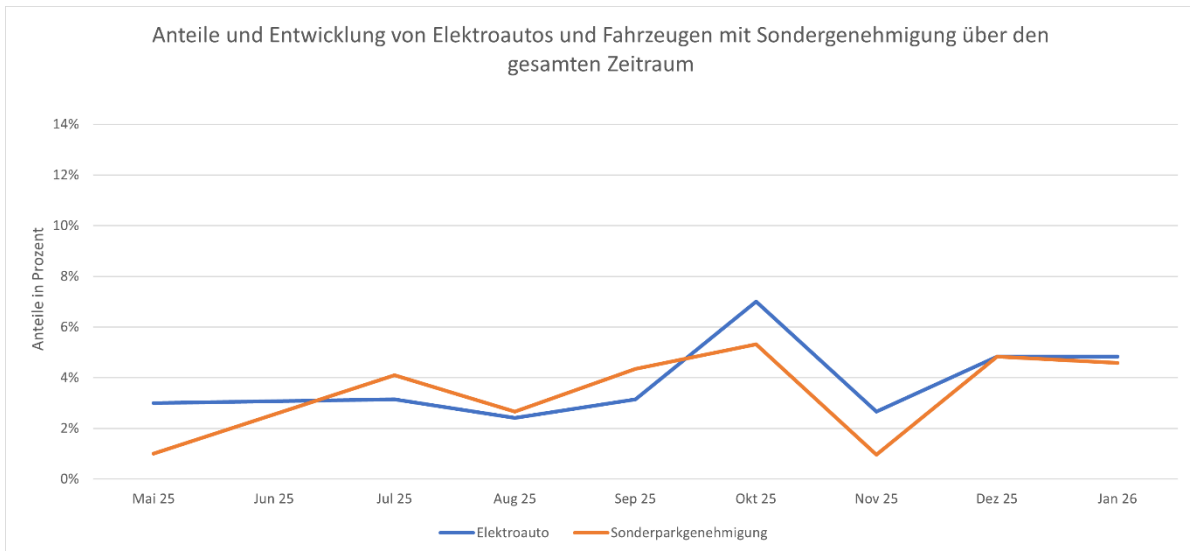


Abbildung 30: Entwicklung von Elektroautos und Fahrzeugen mit Sonderparkgenehmigung (Eigene Darstellung)

8.2 Zufriedenheit der Gewerbetreibenden

Die Befragung der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet Bohlenplatz zeigt insgesamt eine überwiegend positive Resonanz auf die eingeführten Maßnahmen. Die Rückmeldungen der Gewerbetreibenden wurden zum einen durch persönliche Gespräche vor Ort durch den AG eingefangen und zum anderen durch eine Online-Umfrage Ende Februar/Anfang März 2026.

Vor allem das Mischparken wird mehrheitlich als Verbesserung der Parksituation wahrgenommen. Viele Befragte sprechen sich im Rahmen der Online-Umfrage dafür aus, diese Regelung beizubehalten; nur ein kleinerer Teil wünscht eine Rückkehr zu den früheren Parkregelungen.

Besonders positiv werden die eingerichteten Lieferzonen bewertet. Sie werden von vielen Gewerbetreibenden beziehungsweise deren Kundschaft genutzt und erfüllen eine wichtige Funktion im Betriebsalltag. Genannt wurden insbesondere die An- und Ablieferung von Waren, Paketlieferungen, die Abholung vorbestellter Einkäufe sowie private Be- und Entladevorgänge. Damit tragen die Lieferzonen aus Sicht der befragten Gewerbetreibenden dazu bei, Liefer- und Ladeprozesse besser zu organisieren und Nutzungskonflikte im Straßenraum zu reduzieren.

Differenzierter fällt die Bewertung der Verkürzung der gebührenpflichtigen Parkdauer von drei auf zwei Stunden aus. Zwar wird die Regelung von einem Teil der Befragten positiv gesehen, es überwiegen jedoch die Stimmen derjenigen, die die Verkürzung der Parkregelung als kritisch beurteilen. Im Rahmen der Gespräche mit den Gewerbetreibenden ist deutlich geworden, dass die Ausweichstelle für den Radverkehr in der Oberen Karlstraße kritisch gesehen wird.

Auswertung durch das Amt für Statistik

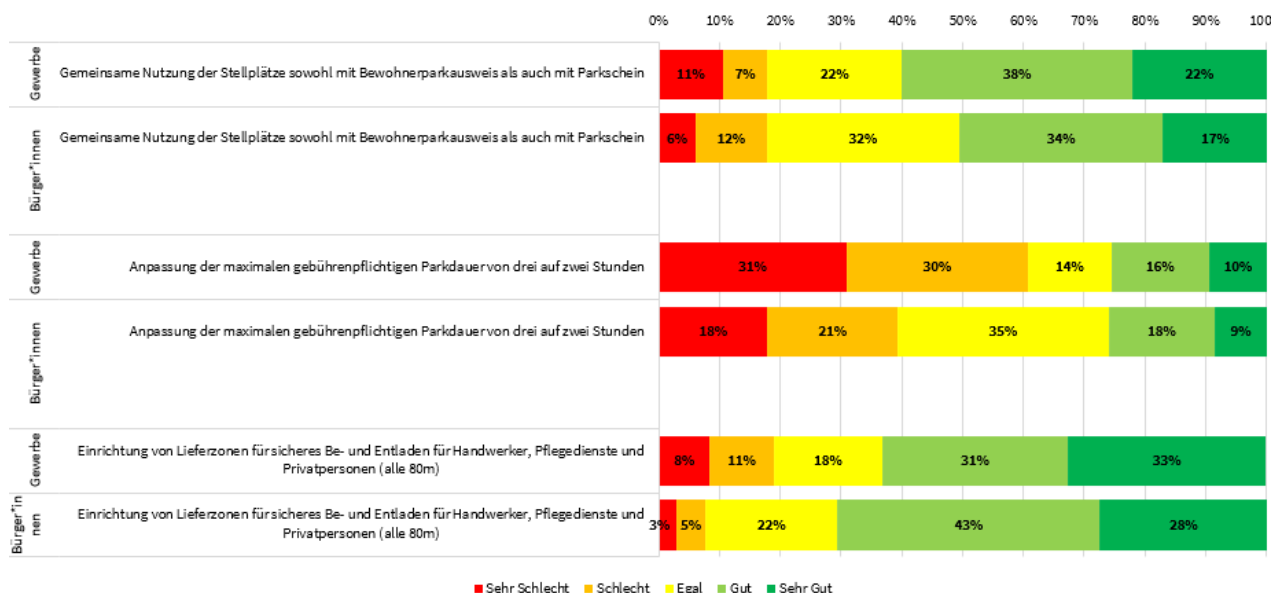


Abbildung 31: Ergebnisse Befragung Amt für Statistik Stadt Erlangen (Darstellung Stadt Erlangen)

Neben der gezielten Einbindung der Gewerbetreibenden wurde außerdem eine weitere Umfrage unter allen Besuchern und Gewerbetreibenden durch die Abteilung Statistik und Stadtforschung der Stadt Erlangen durchgeführt. Die Rückmeldungen der Besucher konnten die Erkenntnisse aus den

gezielten Befragungen der Gewerbetreibenden insgesamt bestätigen. Die Umfrage (s. Abbildung 31) Abbildung 31: Ergebnisse Befragung Amt für Statistik Stadt Erlangen (Darstellung Stadt Erlangen) hat verdeutlicht, dass die Bewohner weniger kritisch bezüglich der verkürzten Parkdauer sind.

8.3 Lieferzonen

Um eine Einschätzung zur Nutzung der Lieferzonen treffen zu können, hat die Stadt Erlangen an verschiedenen Tagen im Laufe der Pilotphase 24-stündige Videobeobachtungen durchgeführt.

Im August (Lieferzonen Fahrstraße 11 und Obere Karlstraße 18) war die Nutzung insgesamt am höchsten und zugleich am „regelkonformsten“: Es wurden 32 Vorgänge beobachtet – davon 19× private Pkw (kurzes Halten/Be- und Entladen/Personen ein- und aussteigen), 11× KEP-Dienste, 1× Lieferant (Weingeschäft) und 1× Handwerker. Auffällig ist hier die klare Dominanz der kurzzeitigen, funktionalen Nutzung (privat + KEP) und nur wenige Sonderfälle.

Bei der erneuten Erhebung der Lieferzonen in der Fahrstraße 11 und in der Oberen Karlstraße 18 geht die Gesamtzahl der beobachteten Vorgänge deutlich zurück: 18 Vorgänge insgesamt. Davon 7× private Be- und Entladevorgänge, 4× KEP-Dienste und 2× Handwerker – gleichzeitig treten 5× illegales Parken auf. Damit sinkt nicht nur die Aktivität gegenüber der vorherigen Zählung, sondern es verschiebt sich auch das Bild: Ein spürbarer Anteil der Nutzung ist nicht mit den vorgegebenen Regelungen des Be- und Entladens, sondern entspricht Fehlverhalten (illegales Parken). Als Grund für das illegale Parken bei dieser Erhebung im Oktober kann der gestiegene Parkdruck im Vergleich zu August (Ferienzeit) gesehen werden.

Um gezielt auch Lieferzonen in einer anderen Lage zu untersuchen, lag der Fokus bei der dritten Untersuchung (im Januar) auf der Erhebung der Lieferzone in der Fahrstraße 18. Dort wurden 12 Vorgänge dokumentiert: 2× Lieferanten, 2× KEP-Dienste, 5× private Be- und Entladevorgänge, 1× Aussteigevorgang Taxi sowie 2× illegales Parken. Zusätzlich gibt es den Bereich „neben der HNO-Klinik“: Hier wurden 2× private Be- und Entladevorgänge und 1× KEP-Dienst sowie 4 längere Liefervorgänge beobachtet (also insgesamt 7 Vorgänge in diesem Teilbereich).

In Summe sprechen die Daten dafür, dass die Lieferzonen für das Be- und Entladen von KEP-Dienstleistern, Gewerbe und Privatpersonen genutzt werden, die Akzeptanz/Regeltreue aber nicht stabil ist und die Nutzungsanforderungen je Standortumfeld variieren, z.B. längere Vorgänge am Klinikstandort.

8.4 Auswertung Parkschein-Daten und mobilet-Daten

Für die Analyse der Parkraumnutzung im Pilotgebiet wurden die Verkaufsdaten der Parkscheinautomaten ausgewertet. Grundlage bilden die monatlichen Verkaufszahlen der Parkscheine im Zeitraum von Januar 2025 bis Anfang 2026. Dabei wird zwischen den Zahlungsarten Barzahlung, EC-Kartenzahlung und App-basiertem Parken (mobilet) unterschieden. Die Auswertung dient dazu, die Nutzung der verschiedenen Zahlungsoptionen sowie mögliche zeitliche Schwankungen im Jahresverlauf zu identifizieren.

Die Abbildung 27 zeigt die monatliche Anzahl der verkauften Parkscheine im gesamten Pilotgebiet, wobei die Daten alle Parkscheinautomaten bzw. Parkzonen umfassen. Bei den EC-Tickets liegen nur Daten über die Zone Bohlenplatz vor. Dargestellt sind getrennt nach Zahlungsart die Verkäufe von Bar-Tickets, EC-Tickets sowie über die App „mobilet“ gelösten Parkscheinen. Ergänzend wird die monatliche Gesamtsumme aller verkauften Parkscheine ausgewiesen.

Die Werte zeigen, dass der größte Anteil der Verkäufe über Barzahlungen erfolgt, während EC-Zahlungen nur einen vergleichsweise kleinen Anteil ausmachen. Die über mobilet gelösten Parkvorgänge liegen im mittleren Bereich zwischen den beiden anderen Zahlungsarten. Insgesamt bewegt sich die monatliche Gesamtzahl der verkauften Parkscheine überwiegend zwischen rund 6.000 und 9.000 Tickets, wobei im Sommermonat Juli 2025 ein Höchstwert erreicht wird. Gegen Ende des betrachteten Zeitraums ist ein deutlicher Rückgang der Verkaufszahlen erkennbar. Der Rückgang ist mit den massiven Schneefällen in Erlangen im Januar 2026 zu begründen.

Aus der Auswertung der monatlichen Verkaufszahlen der Parkscheinautomaten im Pilotgebiet wird deutlich, dass die Barzahlung über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg die dominierende Zahlungsart darstellt. Die Gesamtzahl der verkauften Parkscheine schwankt im Jahresverlauf. Ein deutlicher Höchstwert ist im Juli 2025 zu erkennen, während niedrigere Werte unter anderem im Februar 2025 sowie zu Beginn des Jahres 2026 auftreten. Dies deutet auf saisonale Nutzungseffekte hin, beispielsweise durch Witterung, Besucheraufkommen oder Nutzungsintensität der Innenstadt. Zu berücksichtigen ist aber, dass für die EC-Zahlungen ausschließlich Daten aus der Parkzone Bohlenplatz vorliegen, wodurch die Vergleichbarkeit mit den anderen Zahlungsarten eingeschränkt ist.

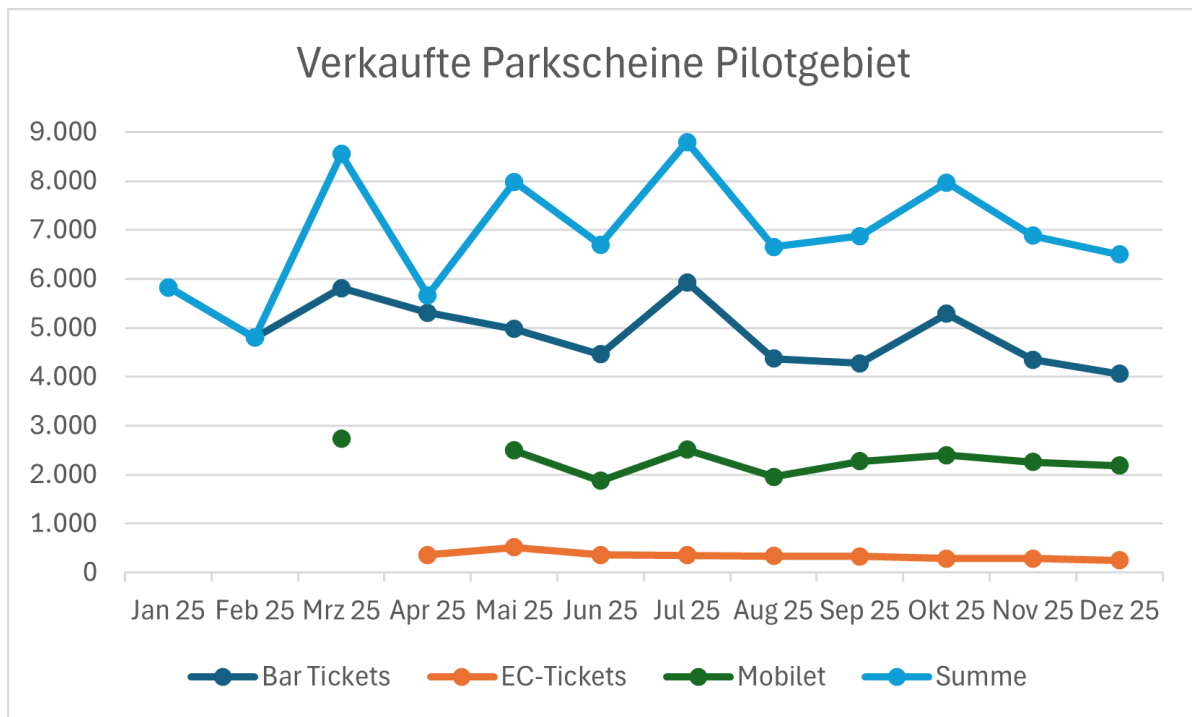


Abbildung 32: Jahresverlauf der verkauften Parkscheine in allen Zonen (Darstellung nach AG)

Auch wurde im Rahmen der Untersuchung das Parkverhalten anhand der erfassten Parkdauern analysiert. Das Ziel der Auswertung war es, die Aufenthaltszeiten systematisch auszuwerten und daraus Rückschlüsse auf die Nutzungsstruktur sowie die Inanspruchnahme des Parkraums zu ziehen. **Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Erkenntnisse aus den mobilet-Daten.**

Die erhobenen Parkdauern wurden hierzu in 15-Minuten-Intervalle eingeteilt (z. B. 0–15 min, 15–30 min, 30–45 min usw.). Durch diese Klassifizierung konnte eine differenzierte Betrachtung der Verweildauer erfolgen. Für jedes Intervall wurde die Anzahl der Parkvorgänge bestimmt, sodass eine Häufigkeitsverteilung der Parkdauer entstand. Die grafische Darstellung der Ergebnisse ermöglicht eine anschauliche Bewertung der zeitlichen Nutzungsstruktur (siehe Abbildung 33).

Die Abbildung 33 zeigt die Verteilung der Parkdauer während der Pilotphase von Oktober 2025 bis Februar 2026. Die dargestellten Daten beziehen sich auf die Dauer der einzelnen Parkvorgänge, also darauf, wie lange Fahrzeuge auf den Stellplätzen abgestellt waren.

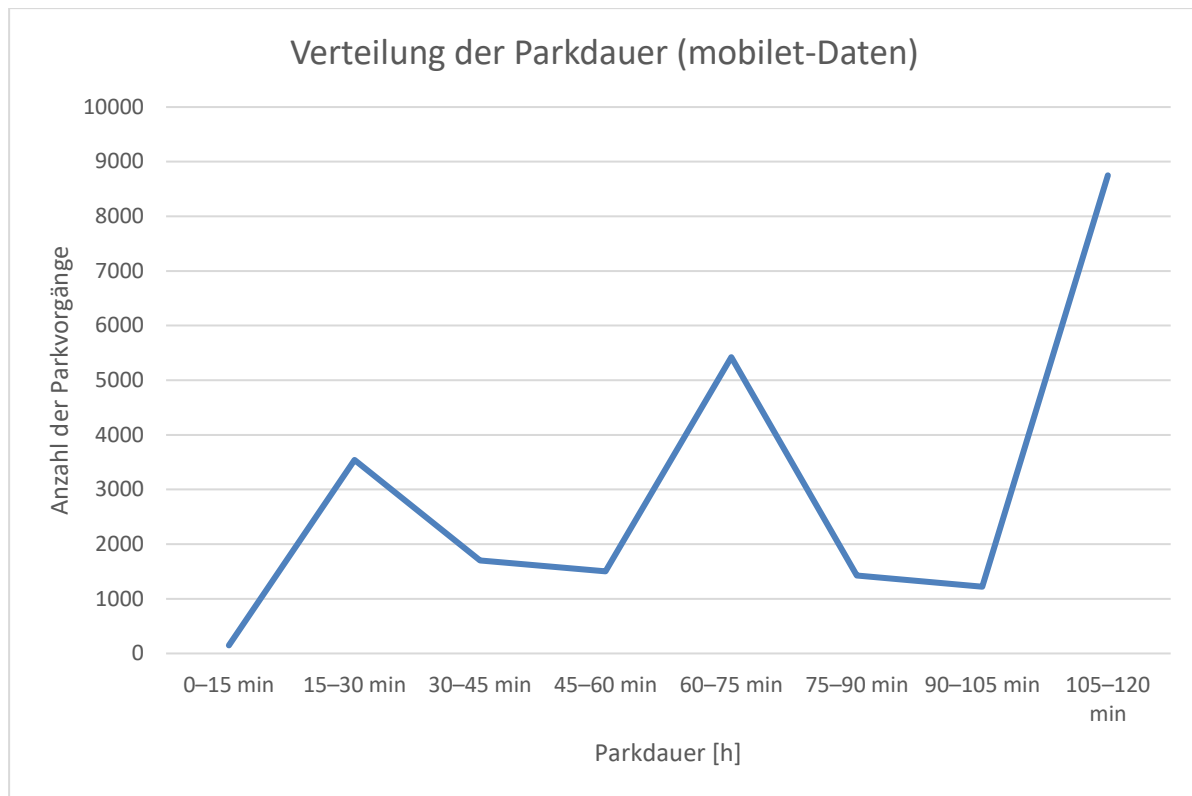


Abbildung 33: Verteilung der Parkdauer nach mobilet-Daten (Eigene Darstellung)

Auf diese Weise wird ersichtlich, in welchen Zeitintervallen, von 15 Minuten bis maximal 2 Stunden, eine hohe bzw. geringe Nachfrage besteht und wie lange der Parkraum durchschnittlich genutzt wird.

Die Auswertung zeigt, dass sich ein großer Anteil der Parkvorgänge im Bereich von etwa einer Stunde bis zur maximal zulässigen Parkdauer von zwei Stunden konzentriert. Besonders häufig treten Parkvorgänge im obersten Zeitintervall nahe der maximal erlaubten Parkdauer auf. Kürzere Parkdauern sind demgegenüber deutlich seltener vertreten. Diese Verteilung deutet darauf hin, dass ein erheblicher Teil der Nutzenden die zulässige Höchstparkdauer weitgehend ausschöpft, während kurzfristige Parkvorgänge eine geringere Rolle spielen. Dies spricht insgesamt für eine vergleichsweise längere Aufenthaltsdauer der parkenden Fahrzeuge innerhalb des untersuchten Zeitraums.

Die Analyse liefert somit wichtige Hinweise auf die Funktionsweise des betrachteten Parkraums. Eine hohe Anzahl kurzer Parkvorgänge kann bspw. auf eine ausgeprägte Umschlagshäufigkeit und eine eher kundenorientierte Nutzung hinweisen, während längere Aufenthaltszeiten tendenziell auf Dauerparken oder arbeitsplatzbezogene Nutzung schließen lassen.

9 Fazit

Beurteilung der Konzepterstellung und Pilotphase

Das Pilotprojekt zur Parkraumbewirtschaftung verfolgte nicht nur das Ziel, eine Lösung für den Bereich rund um den Bohlenplatz zu finden, sondern auch eine Parkraumbewirtschaftungsform zu erproben, die auf die gesamte Erlanger Innenstadt übertragbar ist. Der Prozess, der Austausch mit den Anwohnenden, der Erlanger Bevölkerung und Interessengruppen sowie die Erprobung der Parkraumbewirtschaftungsform spielten dabei eine besondere Rolle. Durch eine gezielte Beteiligung und Abwägung konnte sichergestellt werden, dass verschiedene Interessen berücksichtigt und die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten transparent kommuniziert wurden. Die intensive Beteiligung der Anwohnenden und Interessenvertreter hat deutlich gemacht, dass eine große Relevanz darin besteht, die Anforderungen von Gewerbe und Anwohnenden gegeneinander abzuwägen und auszutarieren.

Entwicklung der Anteile der Bewohner und Besucher

Die Ergebnisse der Evaluation haben gezeigt, dass das Parkverhalten um den Bohlenplatz im Zeitraum von Mai 2025 bis Januar 2026 insgesamt stabil ist. Der Anteil der Bewohnerfahrzeuge liegt dabei zwischen 50 und 58 Prozent, während die Besucheranteile saisonalen Schwankungen unterliegen und insbesondere im August zurückgehen. Ab September kehrt sich dieser Trend um; die Besucheranteile steigen wieder leicht an, begleitet von einer Zunahme der Bewohneranteile. Zum Ende der Pilotphase ließ sich sowohl im Anteil der Besucher des Pilotgebiets als auch der Bewohner ein leichter Anstieg im Vergleich zum Zeitraum vor der Pilotphase erkennen. Das lässt darauf schließen, dass der bestehende Parkraum durch beide Gruppen besser genutzt wird.

Auslastung der Parkplätze

Die Gesamtauslastung des Parkraums bleibt hoch, mit vorübergehender Entlastung im Sommer, wobei nur wenige Stellplätze dauerhaft frei bleiben. Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse eine weiterhin hohe Nachfrage nach Parkraum im Untersuchungsgebiet, wobei die Auslastung zwar weiterhin hoch ist, jedoch im Vergleich zur Erhebung vor der Pilotphase nicht dauerhaft im Bereich der vollständigen Auslastung liegt. Als wichtige Beobachtung ist festzuhalten, dass zudem kein Anstieg im Vergleich zur teilweise stattgefundenen Überbelegung vor der Umsetzung erfolgt ist und die exemplarischen Ganztagerhebungen sogar einen Rückgang der maximalen Tagesauslastung feststellen konnten. Für die Nutzergruppen standen durch das Pilotprojekt also mehr Parkplätze zur Verfügung.

Parkscheinverkäufe und Parkdauer

Die mobilet-Daten zeigen, dass die Stellplätze, die über das Handyparken gebucht werden, überwiegend für kurze Aufenthalte genutzt werden, während längere Parkzeiten nur vereinzelt vorkommen. Das macht deutlich, dass viele Nutzerinnen und Nutzer des Handyparkens den Parkraum nur temporär in Anspruch nehmen, beispielsweise für Einkäufe oder kurze Erledigungen. Längere Parkzeiten treten nur vereinzelt auf und deuten darauf hin, dass nur ein kleiner Teil der von Besuchern genutzten Stellplätze über längere Zeiträume durch einzelne Fahrzeuge belegt wird. Die Analyse der Park-

vorgänge der Ganztageserhebungen zeigt, dass der Großteil der Parkvorgänge von kurzer bis mittlerer Dauer ist, wobei die meisten Parkvorgänge maximal zwei Stunden dauern. Im Mittelwert ist die Parkdauer betrachtet auf das Gesamtgebiet gesunken.

Zusammen mit der Auswertung der Parkscheindaten wird deutlich, dass der Parkticketverkauf zwar Schwankungen unterliegt, aber kein Rückgang erkennbar ist. Durch die Erkenntnisse aus den Erhebungen des Besucheranteils im Gebiet wird zudem deutlich, dass es für Besucherinnen und Besucher weiterhin möglich ist, einen Stellplatz im Gebiet zu finden.

Zu möglichen Anpassungen im Pilotgebiet

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass derzeit keine unmittelbaren Maßnahmen zur Anpassung des Parkraums erforderlich sind, da die Verschiebungen der Nutzeranteile überschaubar bleiben und die Kapazität weitgehend ausreicht bzw. es zu keiner zusätzlichen Anspannung des Parkdrucks aufgrund des Pilotprojektes gekommen ist.

Die Beteiligung der Gewerbetreibenden hat verdeutlicht, dass das Mischparken als positiv empfunden wird und insbesondere die neuen Lieferzonen gut angenommen werden. Die Rückmeldungen der sonstigen Nutzer des Bohlenplatzes bestätigen diese Einschätzung. Die Verkürzung der Parkdauer wird zur Diskussion gestellt. Eine Umfrage unter den ortsansässigen Gewerbetreibenden, zeigte jedoch auch bei der maximalen Parkdauer von zwei Stunden für das gebührenpflichtige Parken eine mehrheitliche Zustimmung.

Elektrofahrzeuge im Gebiet

Über die Monate hinweg zeigen sich zudem steigende Anteile von Elektrofahrzeugen. Diese Entwicklung ist auch vor dem Hintergrund der bayerischen Regelung zu sehen, die es Elektrofahrzeugen ermöglicht, im öffentlichen Raum zeitlich begrenzt kostenfrei zu parken. Die damit verbundene finanzielle Entlastung stellt einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung von E-Fahrzeugen dar und kann lokal zu einer erhöhten Nachfrage nach entsprechend privilegierten Stellplätzen führen. Die zunehmenden Anteile sind somit vermutlich ein Ergebnis gezielter, steuernder Maßnahmen auf Landesebene. Die wachsende Zahl an Elektrofahrzeugen deutet darauf hin, dass gegebenenfalls mehr Personen aufgrund der entfallenden Parkgebühr mit dem Elektrofahrzeug in die Innenstadt fahren statt mit dem Umweltverbund. Ein Rückgang der Einnahmen durch Parktickets ist für die Stadt Erlangen eine weitere Folge.

Ausblick 1: Beteiligung

Eine Skalierung durch die Ausweitung des Mischparkens auf das gesamte Stadtgebiet ermöglicht eine noch größere Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen, beispielsweise der Anliegen der Universitätsklinik und anderer Institutionen. Der Beteiligungsprozess im Rahmen des Pilotprojektes Bohlenplatz hat gezeigt, dass die Interessen und Bedenken auch weiterhin ernst genommen werden müssen und für eine erfolgreiche Umsetzung maßgeblich sind.

Ausblick 2: Synergien Parkhäuser, Parkgebühren und Kundenstellplätze

Eine Ausweitung führt außerdem dazu, dass Parkhäuser und Parkplätze eine höhere Relevanz als Ausweichflächen bekommen, da sich weitere Parkflächen in den angrenzenden Innenstadtbereichen

befinden. Da es sich bei dem Großparkplatz um eine städtische Parkfläche handelt und eine Anbindung an die City-Linie besteht, kann hier ein besonderes Potenzial gesehen werden. Durch eine Gebührenanpassung und besonders günstige Parktarife kann der Parkplatz für Park+Ride attraktiver werden (Pull-Faktor). Für eine Attraktivierung der Parkhäuser für Bewohnerinnen und Bewohner ist zu prüfen, ob eine Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise möglich ist (Push-Faktor).

Ausblick 3: Liefern und Kundenstellplätze

Es wird angeregt, dass vor einer Ausweitung Lieferzonen definiert werden und ggf. geprüft wird, ob einer Skalierung der Parkraumbewirtschaftung gegebenenfalls die Erstellung eines Lieferkonzeptes vorangeht. Nicht nur die Anlieferung des Gewerbes kann so sichergestellt werden, sondern auch das kurze Halten sowie die Erreichbarkeit des Quartiers für Erledigungen können den Besucherinnen und Besuchern erleichtert werden. Spezifische Anforderungen an einzelne Standorte, z. B. der Universitätsklinik, sind zu berücksichtigen. Als weitere Maßnahme zur Entlastung wird angeregt, dass Institutionen mit hohem Patienten-/Kundenaufkommen private Stellplätze für diese zur Verfügung stellen. Da die Nutzung des Parkraums durch die Einrichtung von Lieferzonen zu einem zusätzlichen Parkdruck im Gebiet führen kann, sollte bei Bedarf geprüft werden, ob diese punktuell „zugänglicher“ gemacht werden sollen, indem sie standortabhängig beispielsweise als Kurzzeitstellplätze mit einer maximalen Parkdauer von 30 Minuten dienen.

Ausblick 4: Weitere Datenerhebungen

Im Fall von weiteren Bedenken durch die Gewerbetreibenden ist anzuregen, dass diese eine Auswertung ihrer Umsatzzahlen vornehmen, sodass bei Bedenken Annahmen zu möglichen Einbußen beim Kundenverkehr getroffen werden könnten.

Schlussfazit

Mischparken: Die Bewirtschaftungsform des Mischparkens hat im Untersuchungsgebiet funktioniert. Eine im Vorfeld befürchtete Verdrängung der Besucher durch die Bewohner hat nicht stattgefunden. Die Vereinfachung auf eine Parkregelung, bei der alle Nutzergruppen alle vorhandenen Parkplätze nutzen können, ist zudem nutzerfreundlicher und reduziert Unsicherheiten bei der Parkplatzsuche.

Lieferzonen: Die Lieferzonen hatten eine sehr positive Resonanz. Gefährliche Haltevorgänge auf der Straße oder den Geh- und Radwegen konnten dadurch reduziert werden. Die Einrichtung der Lieferzonen ermöglicht es, in der Nähe des Zielortes sicher zum Be- und Entladen zu halten. Dies stellt eine deutliche Verbesserung zur vorherigen Situation dar und wird sowohl von Gewerbetreibenden, Paketdiensten als auch von Bewohnern gut genutzt. Auch Handwerker und Pflegedienste können nun in Gebieten mit hohem Parkdruck auftragsnah parken.

Reduzierte Parkdauer für das Gebührenpflichtige Parken: Im Vorfeld der Pilotphase wurden teils noch kürzere Parkzeiten für das gebührenpflichtige Parken gefordert. Am Ende wurde sich nach den Beteiligungsmaßnahmen auf die zweistündige Höchstparkdauer geeinigt. Diese hat sich in der Pilotphase auch in der Praxis als gut erwiesen, auch wenn es im Vergleich zu den anderen Maßnahmen hier etwas mehr Gegenstimmen gibt.

Ausweitung: Eine Ausweitung der Parkregelung „Mischparken“ wird für die Erlanger Innenstadt empfohlen. Die Reduktion der Parkdauer auf zwei Stunden und die Integration von Lieferzonen sind auch bei der Ausweitung beizubehalten, da eine insgesamt Zufriedenheit besteht und die Datenauswertung einen Erfolg der Maßnahme in dieser Form bestätigt.

Daher wird unter ggf. Berücksichtigung kleinerer Anpassungen aus der letzten AK-Sitzung und unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten, eine Ausweitung der Maßnahmen des Pilotprojektes empfohlen.

Literatur

PB Consult GmbH (2022): *Abschlussbericht Parkraumkonzept Erlangen Innenstadt* (Bericht, Datum: 24.06.2022). Auftraggeber: Stadt Erlangen. Online verfügbar (PDF) über das Ratsinformationssystem, Abruf am 20.02.2026.

Stadt Erlangen (o. J.): *Mobilität in Erlangen: Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) – Langfassung* (PDF). Online verfügbar unter: Stadt Erlangen, Abruf am 20.02.2026.

Ergebnisse der Umfrage der Gewerbetreibenden im Pilotgebiet

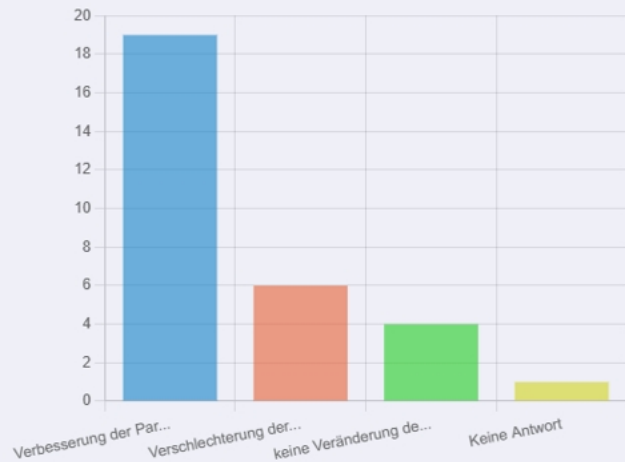
Die Ergebnisse der Umfrage, sind in folgender Reihenfolge nach den abgefragten Maßnahmen des Parkraumkonzeptes aufgelistet:

- 1. Umfrage zum Mischparken**

- 2. Umfrage zu den Lieferzonen**

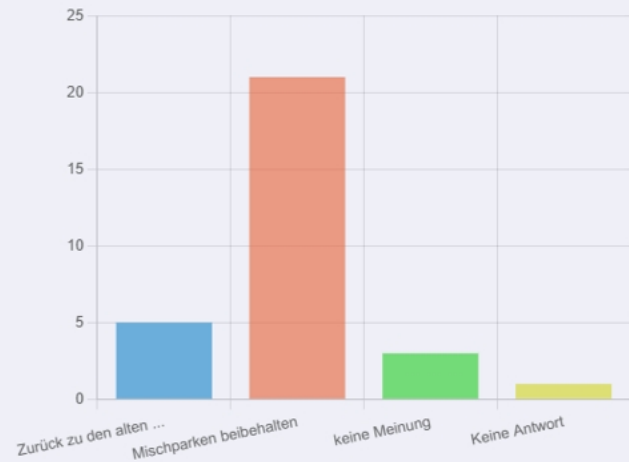
- 3. Umfrage zur maximalen Parkdauer für das gebührenpflichtige Parken**

Wie bewerten Sie die Parksituation im Pilotgebiet durch das jetzige Mischparken für Sie und Ihre Kundschaft?



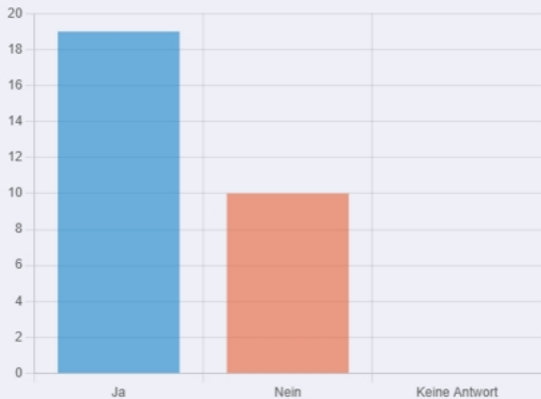
- Verbesserung der Parksituation
- Verschlechterung der Parksituation
- keine Veränderung der Parksituation
- Keine Antwort

Wollen Sie die alten Parkregelungen zurück oder würden Sie das Mischparken gerne beibehalten?



- Zurück zu den alten Parkregelungen
- Mischparken beibehalten
- keine Meinung
- Keine Antwort

Haben Sie und/oder Ihre Kundschaft schon einmal eine der Lieferzonen genutzt?



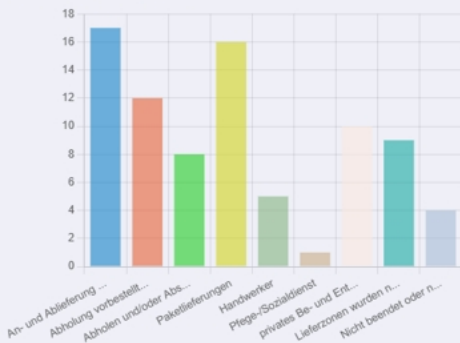
Ja

Nein

Keine Antwort

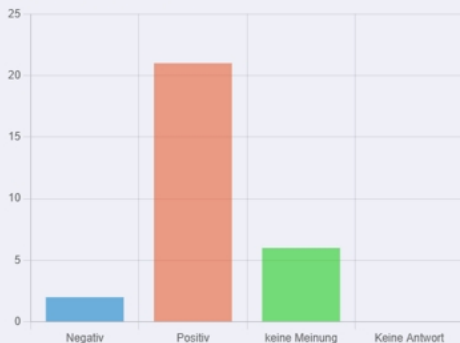
114

Wie haben Sie und/oder Ihre Kundschaft die Lieferzonen genutzt?



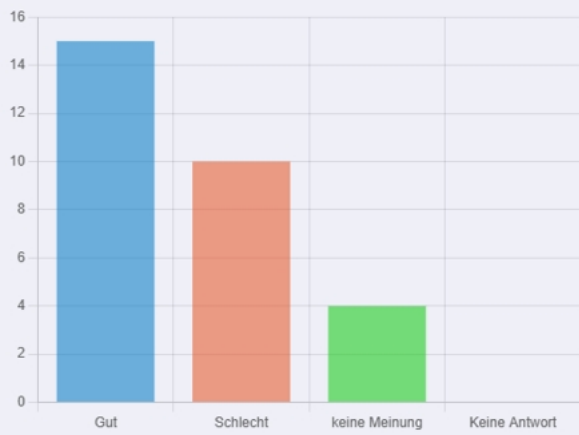
- An- und Ablieferung von Waren
- Abholung vorbestellter Einkäufe
- Abholen und/oder Absetzen von Personen
- Paketlieferungen
- Handwerker
- Pflege-/Sozialdienst
- privates Be- und Entladen (bspw. private Einkäufe)
- Lieferzonen wurden noch nie genutzt
- Nicht beendet oder nicht gezeigt

Wie empfanden Sie die Einführung der Lieferzonen vor Ort?



- Negativ
- Positiv
- keine Meinung
- Keine Antwort

Wie bewerten Sie die Verkürzung der maximalen Parkdauer für das gebührenpflichtige Parken von drei Stunden auf zwei Stunden?



- Gut
- Schlecht
- keine Meinung
- Keine Antwort

116

Würden Sie etwas an der aktuellen maximalen Parkdauer für das gebührenpflichtige Parken verändern?



- maximale Parkdauer verkürzen
- maximale Parkdauer erhöhen
- keine Veränderung
- Keine Antwort

117

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/384/2026

Pilotprojekt Schulstraße Liegnitzer Straße – Abschnitt Michael-Poeschke Schule / Otfried-Preußler-Schule: Evaluation und weiteres Vorgehen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Beschluss	
Bildungsausschuss	09.07.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

13, 40, 66, Polizei, StBr Süd zur Info

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Einführung der ersten Erlanger Schulstraße in der Liegnitzer Straße; Abschnitt Michael-Poeschke Schule / Otfried-Preußler-Schule als Pilotprojekt	613/344/2025	23.09.2025 UVPA / UVPB BildA 09.10.2025	Empfehlung/ Beschluss Kenntnisnahme	einstimmig angenommen
Weitere Schulstraßen einführen, Antrag zum Haushalt/Arbeitsprogramm von Amt 61 der SPD-Fraktion	614/0099/2025	18.11.2025 UVPA / UVPB	Empfehlung/ Beschluss	einstimmig angenommen
Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirats Anger/Bruck: Einrichtung Schulstraßen	613/358/2025	03.02.2026 UVPA / UVPB	Empfehlung/ Beschluss	einstimmig angenommen

I. Antrag

1. Der Zwischenbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - a. die Anzahl der Kfz-Durchfahrten zu den Sperrzeiten langfristig und auf das notwendige Maß zu reduzieren.
 - b. die Maßnahmen zur Nachbesserung der Schulstraße, insbesondere die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung einschließlich provisorischer Einengungen, zum Schuljahr 2026/2027, vorbehaltlich der finanziellen und personellen Ressourcen von Amt 66 umzusetzen.
 - c. die Evaluation bis Ende 2026 fortzuführen und dem UVPA anschließend einen Schlussbericht vorzulegen
 - d. die Ergebnisse für ein Handlungskonzept „Schulstraßen“ aufzubereiten, um eine mögliche Übertragung auf weitere Grundschulstandorte vorzubereiten.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der UVPA hatte mit Beschluss vom 23.09.2025 (Vorlagenr. 613/344/2025) die Einrichtung der ersten Erlanger Schulstraße in der Liegnitzer Straße als Pilotprojekt beschlossen. Ziel war es, den Kfz-Verkehr sowie gefährliche Situationen insbesondere durch Ein- und Ausparken über den Gehweg im Umfeld der Michael-Poeschke-Grundschule, der Otfried-Preußler-Schule und des Kinderzentrums „Thomizil“ zu verringern und die aktive Mobilität der Schulkinder langfristig zu fördern.

Seit Einführung am 16.09.2025 gilt in der Liegnitzer Straße im Abschnitt Michael-Poeschke-Schule / Otfried-Preußler-Schule ein Durchfahrtsverbot gemäß VZ 260 an Schultagen zu folgenden Zeiten:

- 07:30 – 08:15 Uhr
- 12:15 – 13:15 Uhr
- 15:30 – 16:30 Uhr

Das Durchfahrtsverbot gilt mit dem Zusatz „Bewohner frei“. Ausnahmen für die Befahrung während der Sperrzeiten bestehen insbesondere für Lehr- und pädagogisches Personal sowie z. B. für Pflegedienste.

Die Einführung wurde durch eine intensive Kommunikationskampagne unter Einbindung aller Beteiligten, insbesondere der Eltern, begleitet. Diese umfasste unter anderem einen Internetauftritt, Flyer, Informationsveranstaltungen und Rundbriefe. Die Polizei begleitete und überwachte die Einführungsphase in den ersten Wochen vor Ort und führte anschließend regelmäßig stichprobenartige Kontrollen durch.

Ergebnisse der Evaluation (Stand April 2026)

Eine kontinuierliche kamerabasierte Vorher-Nachher-Betrachtung sowie regelmäßige Vor-Ort Beobachtungen zeigen folgende Ergebnisse:

- Der Kfz-Verkehr wurde im betroffenen Abschnitt während der Sperrzeiten durchschnittlich um 60 bis 70 % reduziert, siehe Anlage 1. Damit einhergehend haben sich auch Gehwegüberfahrten und gefährliche Situationen für Kinder auf dem Gehweg deutlich verringert.
- Die Regelung wird insbesondere morgens überwiegend befolgt, mittags und nachmittags bestehen teilweise deutliche Defizite. Neben Hol- und Bringverkehren tritt auch Durchfahrtsverkehr zu den Sperrzeiten auf.
- Die Erhebungen zeigen eine Verlagerung des Hol- und Bringverkehrs insbesondere in den Bereich der Einmündung Marienbader Straße / Liegnitzer Straße.
- Aufgrund der großen Zahl an Lehrkräften und pädagogischem Personal in den Einrichtungen wurden eine hohe Zahl an Ausnahmegenehmigungen ausgestellt (ca. 170).
- Kontrollen durch die Polizei sind weiterhin erforderlich, um die Einhaltung der verkehrsrechtlichen Anordnung sicherzustellen.

Rückmeldungen der beteiligten Einrichtungen und Akteure zeigen insgesamt eine positive Bewertung der Schulstraße. Schulen, Kindertageseinrichtung, Elternbeirat und Schulamt berichten von einer deutlichen Verbesserung der Situation und sprechen sich für den Fortbestand der Schulstraßenregelung aus. Die Polizei und Schule regen zugleich Nachbesserungen an, u.a. um illegale Durchfahrten weiter zu reduzieren.

Ein weiterhin bestehendes Problem ist die geringe Nutzung der vorhandenen Hol- und Bringzone an der Theodor-Heuss-Anlage. Diese soll künftig in den Bereich vor Liegnitzer Straße 1 bzw. an die Kreuzung Marienbader Straße / Liegnitzer Straße verlegt und zeitlich an die Sperrzeiten angepasst werden. Der Bereich wird in der Praxis derzeit bereits verstärkt für Hol- und Bringvorgänge genutzt.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Eine engmaschigere Kontrolle durch die Polizei kann absehbar nicht gewährleistet werden. Aufgrund begrenzter Personalkapazitäten wird es weiterhin bei stichprobenartigen Kontrollen bleiben. Um die Befolgung der Regelung auch langfristig ohne engmaschige Kontrolle zu verbessern, sind ergänzende Maßnahmen erforderlich.

Zur Erhöhung der Befolgungsquote und zur dauerhaften Entlastung des Straßenabschnitts sowie insbesondere des Gehwegs von Kfz-Verkehr werden folgende Nachbesserungen zeitlich gestaffelt umgesetzt:

- Verlegung der Hol- und Bringzone in den Bereich Liegnitzer Straße 1 - *sobald wie möglich*
- Rückversetzen der Parkplätze im Schuleingangsbereich der Michael-Poeschke-Schule vor den Gehweg - *sobald wie möglich*
- Einbahnstraßenregelung (Ost → West) im Pilotabschnitt als Ergänzung zur Schulstraße - *ab Schuljahr 2026/27; vorbehaltlich der finanziellen und personellen Ressourcen beim Amt 66*
- Provisorisch Einengung an der westlichen Einmündung Marienbader Straße / Liegnitzer Straße zur Verhinderung von Gegenverkehr - *Umsetzung zeitgleich mit Einbahnstraßenregelung*
- Zur langfristigen Etablierung ist eine Entsiegelung, zu prüfen z.B. Grünfläche oder Baumscheibe – *langfristig (nicht in den Kosten enthalten)*
- Kontinuierliche Evaluation nach Umsetzung der Maßnahmen - *bis Ende 2026*
- Überprüfung der Ausnahmegenehmigungen: Ab dem Schuljahr 2026/2027 wird in enger Abstimmung mit den Schulen und dem Kinderhaus geprüft, ob Zufahrten des Personals während der Sperrzeiten weiter reduziert oder vermieden werden können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Zwischenergebnisse und die geplanten Anpassungen werden jeweils mit den Beteiligten, insbesondere den Schulen, dem Kinderhaus Thomizil, der Elternschaft, der Polizei und dem Stadtteilbeirat, abgestimmt.

Sollte die Schulstraße auch nach Umsetzung der vorgesehenen Nachbesserungen nicht die angestrebte Verkehrsreduktion während der Sperrzeiten bewirken, ist in einem weiteren Schritt der Einsatz physischer Zufahrtsbeschränkungen zu prüfen.

Übertragbarkeit / Ausblick

Das Pilotprojekt Schulstraße ist nicht uneingeschränkt auf andere Standorte übertragbar. Die Eignung hängt von einer Vielzahl standortspezifischer Faktoren ab, insbesondere von der Lage der Schule, der örtlichen Verkehrssituation, bestehenden Zufahrtsnotwendigkeiten sowie der Bereitschaft von Schule und Elternschaft zur Mitwirkung. Daher ist für jeden weiteren Standort eine individuelle Prüfung erforderlich. Die Einführung einer Schulstraße stellt dabei nur eines von mehreren möglichen Instrumenten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld dar.

Aufgrund des hohen Personalaufwands ist nach derzeitiger Einschätzung pro Jahr maximal eine weitere Schulstraße realisierbar. Die Einrichtung erfordert erhebliche personelle Ressourcen sowohl aufseiten der Stadtverwaltung als auch bei der Polizei. Da die Polizei zu Beginn des Schuljahres an mehreren Grundschulen ohnehin verstärkt präsent ist, bietet sich dieser Zeitraum für die Einführung einer weiteren Schulstraße an. Eine nächste Umsetzung wäre daher frühestens zum Schuljahresbeginn 2027/2028

realistisch. Außerhalb dieses Zeitfensters stehen vonseiten der Polizei voraussichtlich nicht die erforderlichen Personalkapazitäten zur Verfügung, um die verkehrsrechtliche Anordnung in der Einführungsphase angemessen zu begleiten.

Die bisherigen Ergebnisse bestätigen grundsätzlich den Ansatz der Schulstraße in Verbindung mit einer intensiven Kommunikationskampagne im Vorfeld der Einführung. Zugleich zeigen sie weiteren Nachbesorgungsbedarf, insbesondere zur Reduzierung illegaler Zu- und Durchfahrten während der Sperrzeiten. Polizei und Straßenverkehrsbehörde weisen auf eine begrenzt positive Wirkung hin. Um die Verkehrssicherheit für Kinder dauerhaft und weiter zu erhöhen, werden die genannten ergänzenden Maßnahmen schrittweise umgesetzt und anschließend evaluiert.

Nach Abschluss der Evaluation Anfang 2027 kann die Übertragung auf weitere geeignete Schulstandorte geprüft 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:	Ca. 3.600 €	bei Sachkonto:
bei Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

Anlage 1: Evaluation der Schulstraße - Liegnitzer Straße - Stand 05-2026

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Liegnitzer Straße

Pilotprojekt Schulstraße - Evaluation



11.05.2026

Hintergrund

- Kinder sollten sich eigenständig im Straßenverkehr bewegen können
- Flächen für Kinder werden immer weniger
- **Ziel von Schulstraßen ist es die aktive Mobilität von Kindern zu fördern**
- **Verkehrsraum muss auch den Anforderungen an Sicherheit, Selbstständigkeit, Spiel und Sport sowie soziale Teilhabe genügen (u.a. UN-Kinderrechtskonvention)**



Hintergrund

Vor Einführung der Schulstraße (Sept. ´25):

deutliche Sicherheitsdefizite trotz Einführung der Hol- und Bringzonen (2019):

- aufgrund von Gehwegüberfahrten des zu den Schulzeiten stark frequentierten Gehwegs durch ein- und ausparkende Kfz (ca. 40 Stlpl.)
- durch das Halten von Kfz auf dem Gehweg (abgesenkter Bordstein)
- sowie für Kfz-Ausweichmanöver aufgrund des Zweirichtungsverkehrs über den Gehweg
- Widerkehrende Beschwerden von Seiten der Elternschaft sowie Unfall eines Kleinkinds durch einparkendes Fahrzeug



Ziel und Ergebnis der Evaluation



- ob in der Liegnitzer Straße im Vergleich zu Erhebungen 05/2024 & 07/2025 weniger Kfz-Verkehr sowie weniger Verkehrsverstöße und andere gefährliche Situationen zu den Sperrzeiten zu verzeichnen sind
- ob die Hol- und Bringzone an der Theodor-Heuss-Anlage stärker genutzt wird (aktuell: geringe Auslastung). Ggf. muss nach der Pilotphase eine Verlegung der Hol- und Bringzone in Erwägung gezogen werden.
- ob der Hol- und Bringverkehr sich in die benachbarten Straßen (Marienbader Straße, Ratiborer Straße, Erwin-Rommel-Straße) verlagert
- ob sich bei einer Verlagerung des Hol- und Bringverkehrs in die Nachbarstraßen ähnliche Verkehrsprobleme ergeben. Hier sind insbesondere die Marienbader Straße, die Ratiborer Straße und die Erwin-Rommel-Straße zu prüfen.



Deutliche Reduktion, Befolgung muss langfristig sichergestellt werden



Nutzung zu gering, **Nachbesserungsbedarf**



Tlw. Verlagerung, v.a. an die Kreuzung Marienbader/Liegnitzer Str.



in der Marienbader Str. besteht **Nachbesserungsbedarf**

Aktueller Stand



Auswertung der Kameraerhebungen

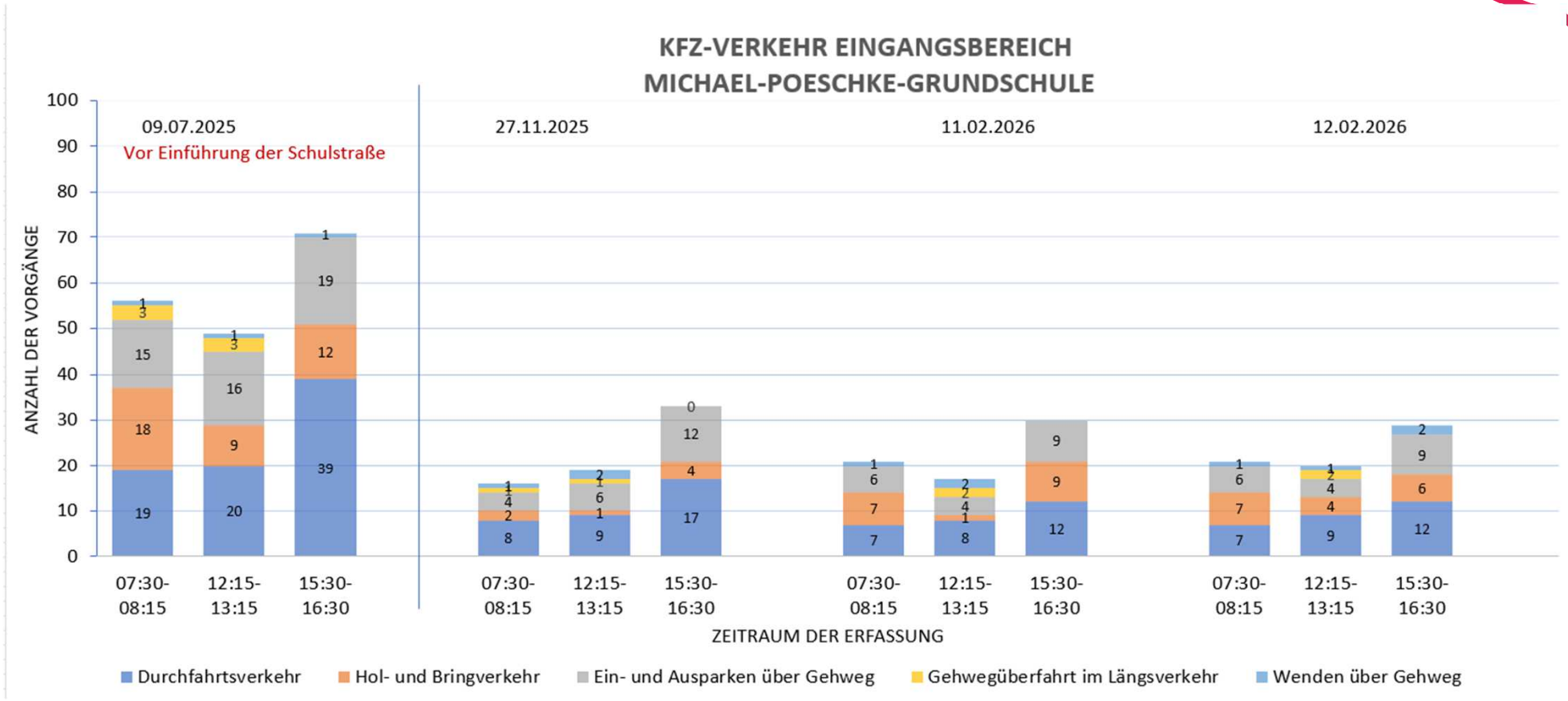
- 09.07.2025
- 27.11.2025
- 11.02.2026
- 12.02.2026



Aktueller Stand

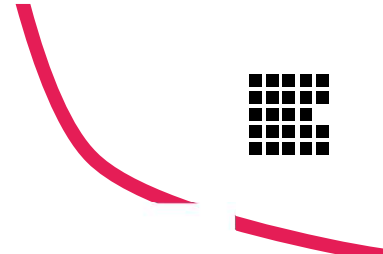


128

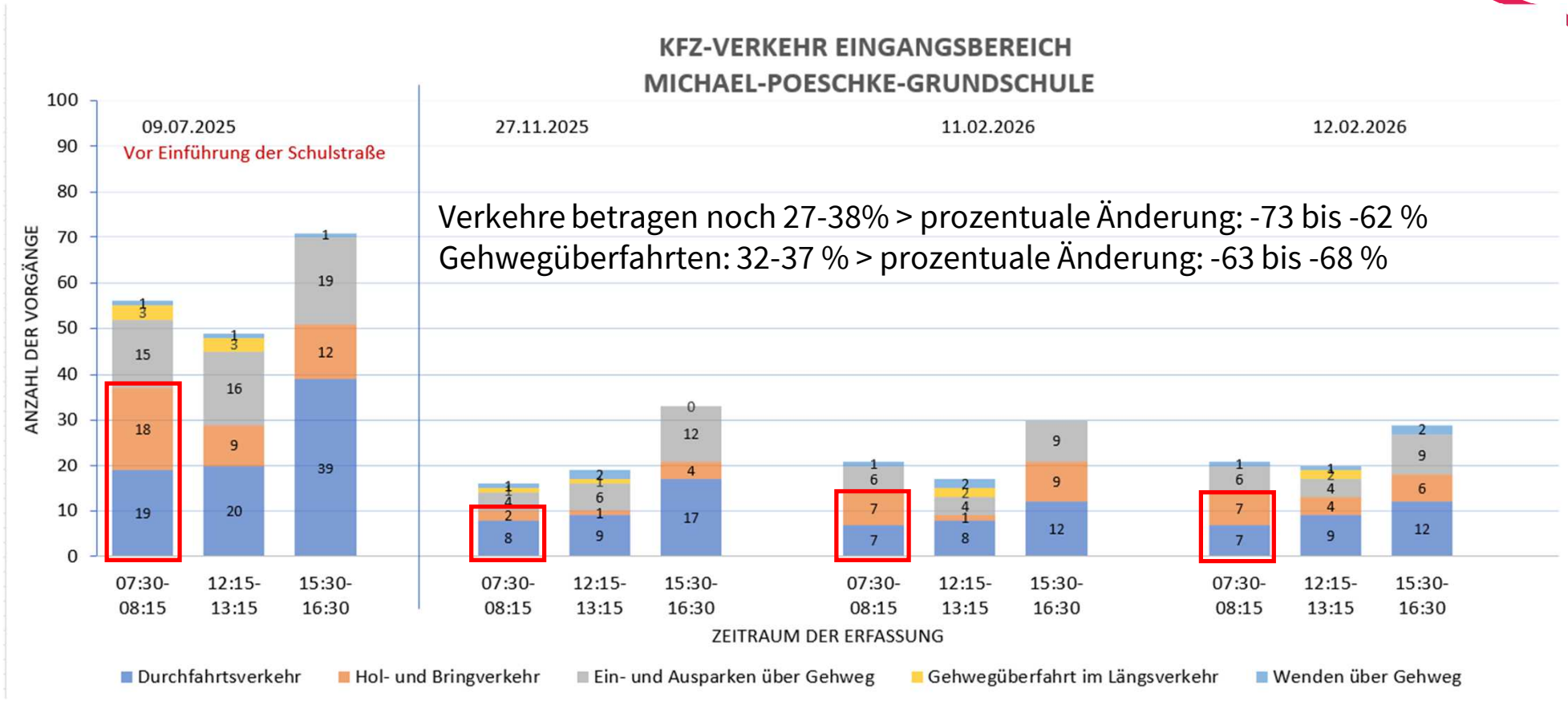


Auswertung der Kameraerhebungen

Aktueller Stand: Morgen



129

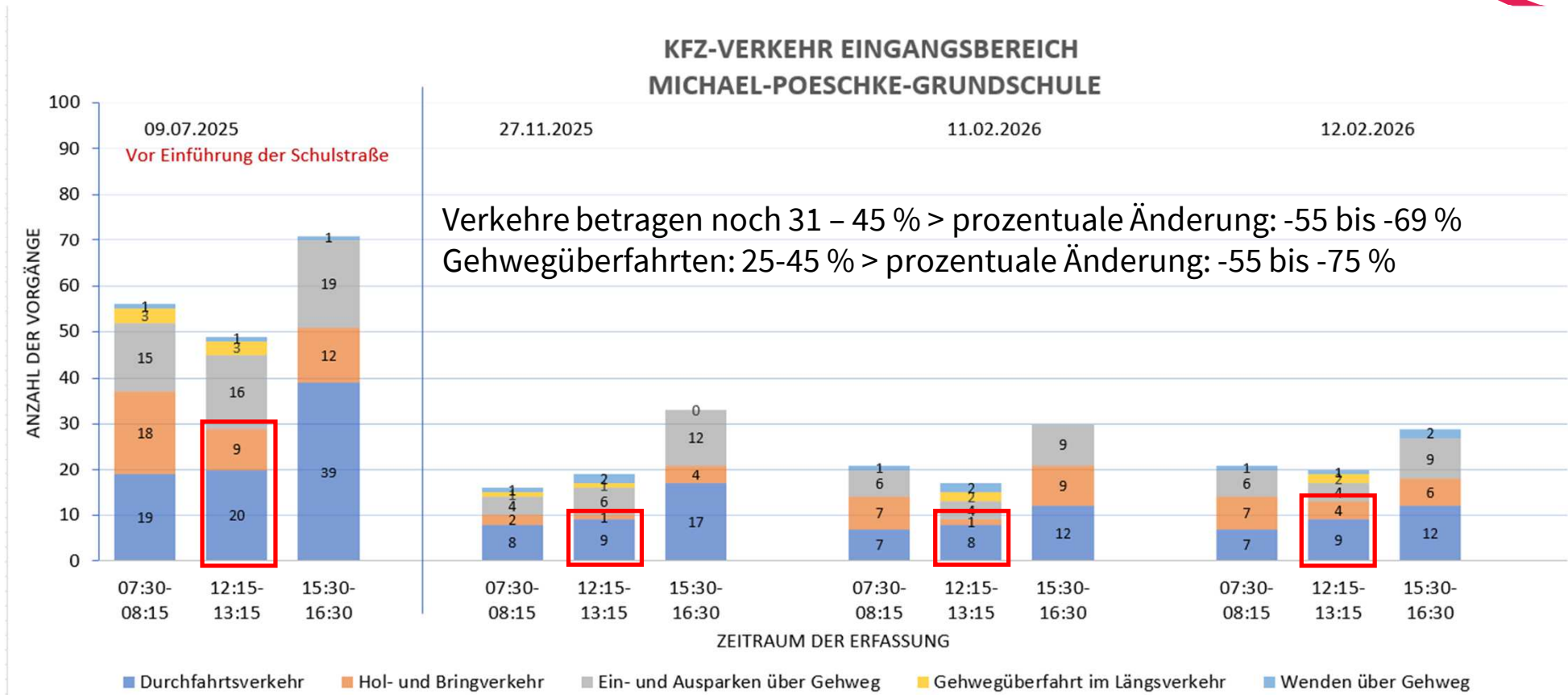


Auswertung der Kameraerhebungen

Aktueller Stand: Mittag



130

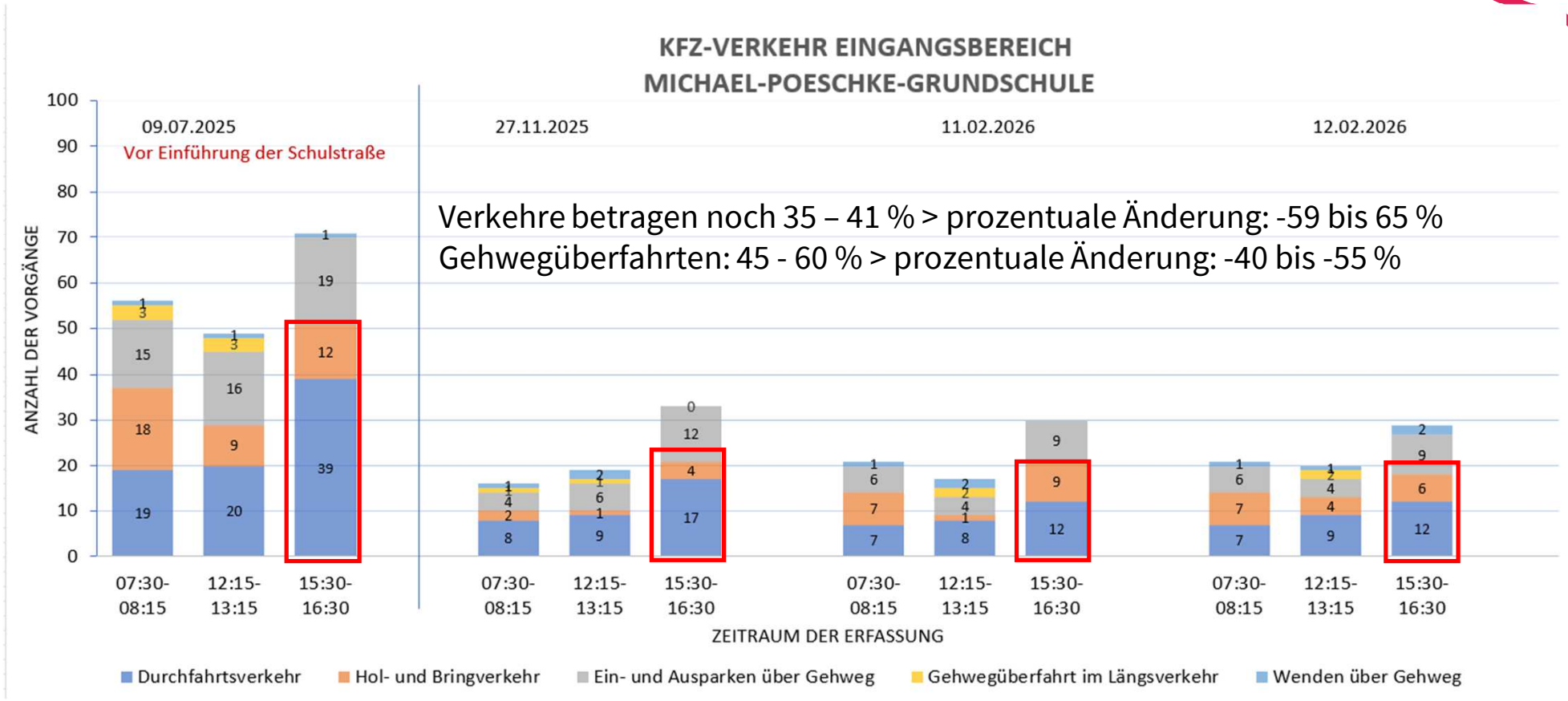


Auswertung der Kameraerhebungen

Aktueller Stand: Nachmittag



131



Auswertung der Kameraerhebungen

Rückmeldung der Beteiligten



Elternbeirat und Schule: deutliche Verbesserung der Situation. Bitte um Verbleib der Schulstraßenregelung sowie regelmäßige Kontrollen durch die Polizei, evtl. nachbessern (H&B Zone, Durchfahrtsverkehr), Verschiedene Aktionen zugunsten der aktiven Mobilität werden kontinuierlich umgesetzt.

Schulamt: Bitte um Ausweitung der Evaluation auf ca. zwei Jahre

¹³²Polizei

- Großteil der Eltern akzeptieren Regelung,
- morgens beste Befolgung,
- Aktuell geringe Gefahrensituation;
- Verkehrsverstöße v.a. durch Auswärtige > fehlende Wahrnehmung
- Nachbesserungen wird gesehen (H&B Zone, Durchfahrtsverkehr)

Es liegen keine Beschwerden von **Anwohnenden** vor.

Rückblick



Stand Konzept 31.07.2025 : Verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit befinden sich aktuell in der Prüfung:

- Variante 1: Schulstraße: Fahrverbot für Kfz zu Stoßzeiten > *umgesetzt*
 - Variante 2: Einbahnstraßenregelung
- &
- Ausschließlich Lehrerparken am Schuleingang > *umgesetzt*
 - Rückversetzen der Parkplätze vor GW (Schuleingangsbereich) > *in Planung, in Anhörung*
 - Einengung der Einmündungen > *geplant, Westseite, siehe Variante 2*
 - Zweiter Schuleingang im Süden (Ratiborer Str.) > *wird umgesetzt bei Fertigstellung*
 - Veränderungen an der H&B Zone > *in Planung, in Anhörung*
 - Absperrung der Privatparkplätze der Kirchgemeinde > *abgelehnt von Kirchgemeinde*

Antrag des Stadtteilbeirat Süd: Kombination von Variante 1 + 2 (079/2025) > *geplant*

Nachbesserung I



Verlegung der Hol- und Brinzone von der Theodor-Heuss-Anlage in den Kreuzungsbereich Marienbader/Liegnitzer Str.; näher an die Schule (ca. 150m)

Vorteil: Sichere Abwicklung von Hol- und Brinverkehr, aktuell wird der Bereich bereits hierfür genutzt.



Nachbesserung II



- **Zusätzliche Einrichtung einer Einbahnstraße**
- Inkl. Einengung des Ausfahrtsbereichs im Westen/ KP Marienbader Str. zu Verhinderung von illegalen Durchfahrten, zunächst temporär (Poller), langfristig Begrünung/ Baumscheibe
- Vorteil: weitere Verkehrsreduktion sowie Minimierung von Längsüberfahrten des Gehwegs aufgrund von Gegenverkehr

135



Ende der Präsentation



136

Impressum

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und
Mobilität
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Stand

23.04.2026

Sachgebiet: 613-1 Strategische
Planung

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61/614

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
614/107/2026/1

Parkraumbewirtschaftung von Bewohnerparkgebiet 7

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.06.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.06.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, Stadtteilbeirat Innenstadt, Stadtteilbeirat Ost

I. Antrag

Das Bewohnerparkgebiet 7 (Schillerstraße) soll bewirtschaftet werden. Hierzu sollen durch die Verwaltung eine Parkraumbewirtschaftungszone und die dazugehörigen Parkscheinautomaten angeordnet werden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Haushaltskonsolidierungsbeschluss wurde am 30.04.2025 beschlossen, dass mehrere Straßenzüge neu bewirtschaftet werden sollen (Beschluss Nr. II/39/2025, Anlage 2, VI/66/ Lfd.Nr. 48).

Grundsätzlich ist das Parken auf der Straße dem Gemeingebrauch zuzuordnen und daher kostenfrei. Eine Parkraumbewirtschaftung setzt daher voraus, dass kein ausreichender Parkraum vorhanden ist und deshalb erreicht werden muss, dass möglichst viele Fahrzeuge nacheinander für möglichst kurze genau begrenzte Zeit parken können. Nachdem in Bewohnerparkgebieten generell ein erheblicher Parkraumangel drohen oder herrschen muss, ist bereits in Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung die Empfehlung vorhanden, freie Parkflächen zu bewirtschaften.

Nachdem Bewohnerparkgebiete aus fachlicher Sicht als ganze Einheit betrachtet werden müssen, ist die Bewirtschaftung des gesamten Gebietes geboten.

Deshalb wird in dem Bewohnerparkgebiet 7 die Parkscheinplicht eingeführt. Bewohnerparkgebiete, die sich nicht in Zone I befinden, sind der Zone III der Parkgebührenordnung zuzuordnen (2€ je Stunde, Tagesparkscheine zu 12 €). Längere Parkdauern sind nicht möglich.

Folgende Regelungen werden hierbei getroffen:

- Bewirtschaftungsdauer werktags 8 – 19 Uhr
- Bewirtschaftung im Mischprinzip, d. h. jeder Parkplatz kann von Bewohnern belegt werden, hierbei wurden die Erfahrungen aus dem „Pilotprojekt Parkraumbewirtschaftung Bohlenplatz“ einbezogen
- Beschilderung mittels Parkraumbewirtschaftungszone (Z 314.1) mit Bewohner frei, die Loewenichstraße und die Nordseite der Luitpoldstraße wird gesondert mittels Parken (Z 314) beschildert

Hierbei sind die betroffenen Straßenzüge geprüft worden, ob die vorhandenen Parkregelungen noch korrekt sind. Die vorläufigen, noch nicht final abgestimmten Verkehrszeichenpläne befinden sich in den

Anlagen. Die Standorte der Parkscheinautomaten werden noch geprüft.
Die Bewohner des Gebietes sollen vor Umsetzung der Maßnahme mittels Flyer informiert werden.

Die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme betragen ca. 134.000 €. Die Gebühreneinnahmen sollten bei ca. 450.000 € jährlich liegen.
Die Maßnahme könnte nach der Mittelbereitstellung für das Haushaltsjahr 2027 im Herbst 2027 umgesetzt werden.

Ausblick:

Künftig sollen weitere Bewohnerparkgebiete bewirtschaftet werden. Seitens der Verwaltung ist geplant, dass das Bewohnerparkgebiet 8 ebenfalls bewirtschaftet werden soll (ggf. im Falle der Neuausweisung auch das Bewohnerparkgebiet Rathenau).

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:	134.000€	bei IPNr.: 546-K351
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	50.000 € im Jahr 2027, danach jährlich	bei Sachkonto: Budget Amt 66

450.000 € bis
470.000 brutto

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

sind vorhanden auf IvP-Nr.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk

sind nicht vorhanden und müssen im Investitionsprogramm zum HH 2027 bei IvP-Nr. 546-K351 angemeldet werden.

Anlagen: Anlage 1 Karte Parkraumbewirtschaftungszone
Anlage 2 Schillerstraße
Anlage 3 Wilhelmstraße
Anlage 4 Max-Busch-Straße
Anlage 5 Hindenburgstraße
Anlage 6 Fichtestraße

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Ö 20



Gelb: Grenze des
Bewohnerparkgebietes 7



Ö 20



Bewohner mit Parkausweis Nr. 7 frei



Legende



Neubeschilderung



Bestandsbeschilderung



Beschilderung entfernen

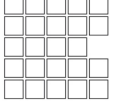
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Straßenverkehr und Baustellen

Anlage zur VAO
Bewohnerparkgebiet 7
Schillerstraße

Datum: 22.04.2026

Bearbeiter: Sf018

Stadt Erlangen





Bitte Vorwärts einparken

Parkflächenmarkierung fürs Aufparken anbringen. Restgehwegbreite bei 1,80 Meter

Parkflächenmarkierung fürs Aufparken anbringen. Restgehwegbreite bei 1,80 Meter




Bitte Vorwärts einparken

Bitte Vorwärts einparken

Bitte Vorwärts einparken

ZONE
P
Bewohner mit Parkausweis Nr. 7 frei

Legende

-  Neubeschilderung
-  Bestandsbeschilderung
-  Beschilderung entfernen

Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Straßenverkehr und Baustellen

Anlage zur VAO
Bewohnerparkgebiet 7
Wilhelmstraße




Datum: 22.04.2026 Bearbeiter: Sf018

Stadt Erlangen



Ö 20

Legende

-  Neubeschilderung
-  Bestandsbeschilderung
-  Beschilderung entfernen

Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Straßenverkehr und Baustellen

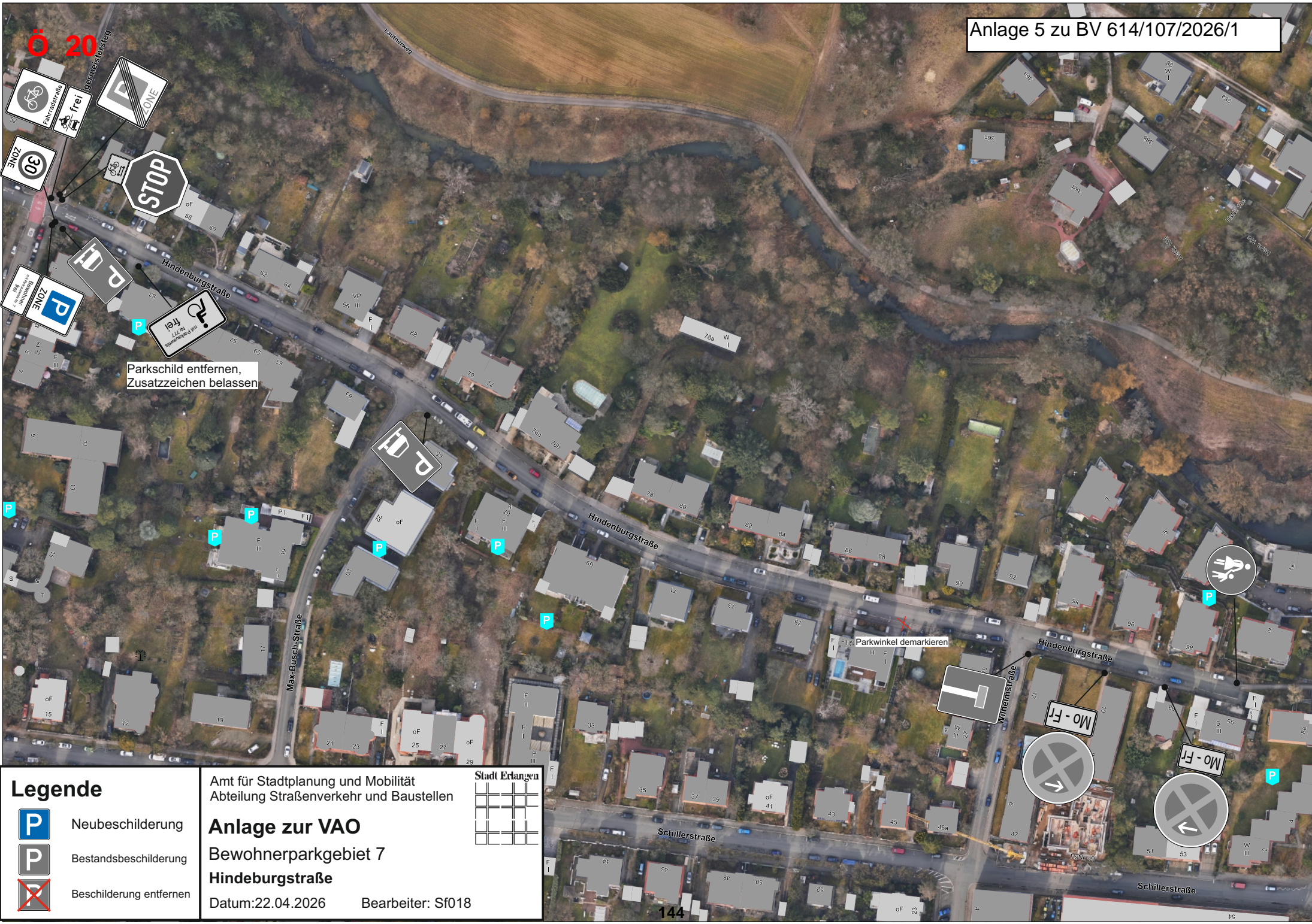
Anlage zur VAO Bewohnerparkgebiet 7 Max-Busch-Straße

Datum: 22.04.2026 Bearbeiter: Sf018

Stadt Erlangen



ZONE
Bewohner
Frei



Legende

-  Neubeschilderung
-  Bestandsbeschilderung
-  Beschilderung entfernen

Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Straßenverkehr und Baustellen

Anlage zur VAO
Bewohnerparkgebiet 7
Hindeburgstraße

Datum: 22.04.2026 Bearbeiter: Sf018





VZ 314
entfernen;
VZ 315-55
anbringen

VZ 315-57
versetzen

VZ 315-58 neu
anbringen

Stadt Erlangen

Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Straßenverkehr und Baustellen

Anlage zur VAO
Bewohnerparkgebiet 7
Fichtestraße

Datum: 22.04.2026 Bearbeiter: Sf018

Legende

- Neubeschilderung
- Bestandsbeschilderung
- Beschilderung entfernen