

Niederschrift

(UVPa/004/2026)

über die 1. Sitzung des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses / Werkausschusses EB77 am Dienstag, dem 16.06.2026, 16:00 - 19:45 Uhr, Ratssaal, Rathaus

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

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 genehmigt nach erfolgten Änderungen und Ergänzungen die nachstehende Tagesordnung:

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:25 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 VI/298/2026

Präsentation gegen ca. 16:30 Uhr

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

TOP

Werkausschuss EB77:

TOP 10

Mitteilungen zur Kenntnis Werkausschuss EB77

TOP 10.1

771/034/2026

Winterdienstbericht 2025/2026

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.
Fahrradstraßen)

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
(Anderlohstraße, Leimbergerstraße).

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

Protokollvermerk:

Auf Wunsch von Herr Stadtrat Guter und Herr Stadtrat Dr. Richter wird diese Mitteilung zur Kenntnis zum Tagesordnungspunkt erhoben. Hierüber besteht Einvernehmen.

Alle Rückfragen werden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Anfragen Werkausschuss EB77

TOP

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

TOP 12

Mitteilungen zur Kenntnis

TOP 12.1

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**

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 Schutzzonen 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 Wegenutzung 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.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 12.2

613/379/2026

**Öffentlichkeitsveranstaltung zur Neugestaltung der Fahrradstraße
Damaschkestraße**

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 Schallershofer 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.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Guter fragt an, wodurch die Verzögerung der Umsetzung der Ausgestaltung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet nach dem Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen zustande kommt.

Die Frage wurde direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Guter fragt an, wodurch die Verzögerung der Umsetzung der Ausgestaltung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet nach dem Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen zustande kommt.

Die Frage wurde direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 12.3

613/380/2026

Auswahlverfahren für zugeordnete Carsharing-Stellplätze in Erlangen

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.

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Wunderlich fragt an, inwiefern die baulich bereits umgesetzten Carsharing Stellplätze zurückgebaut werden sollen und welches weitere Vorgehen bzgl. der noch nicht umgesetzten Standorte sowie einer ggf. erneuten Ausschreibung geplant ist.

Herr Stadtrat Guter fragt an, ob und welche der Carsharing-Stellplätze mit E-Fahrzeugen ausgestattet sind. Zudem wird angeregt, die nicht vergebenen Stellplätze temporär der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, von einem Rückbau soll abgesehen werden.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Wunderlich fragt an, inwiefern die baulich bereits umgesetzten Carsharing Stellplätze zurückgebaut werden sollen und welches weitere Vorgehen bzgl. der noch nicht umgesetzten Standorte sowie einer ggf. erneuten Ausschreibung geplant ist.

Herr Stadtrat Guter fragt an, ob und welche der Carsharing-Stellplätze mit E-Fahrzeugen ausgestattet sind. Zudem wird angeregt, die nicht vergebenen Stellplätze temporär der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, von einem Rückbau soll abgesehen werden.

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 13

Budgetergebnisse 2025

TOP 13.1

23/074/2026

Budgetabrechnung 2025

		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.	

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

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 13.2

61/005/2026

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

		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:	
	- 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:
	Stabsachgebiet Stadterneuerung und Stadtgestaltung 610.3: Aufgrund der Haushaltskonsolidierung wurden folgende Themen nicht weiterverfolgt bzw. ausgesetzt <u>1.1 Programm Sozialer Zusammenhalt Innenstadt</u> - Beauftragung externer Planungsbüros für ein Baustellenmarketing Zollhausplatz <u>1.2 Programm Sozialer Zusammenhalt Erlangen-Südost</u> - Neuvergabe des Quartiermanagements - Abwicklung Verfügungsfonds und Projektbeirat, räumliche Aufwertung Quartiersbüro <u>1.3 Programm Sozialer Zusammenhalt Büchenbach- Nord</u> - Abwicklung Verfügungsfonds und Projektbeirat 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 Abteilung Geodaten und Bodenordnung, Geschäftsstelle Gutachterausschuss 612: - Anbindung Kaufpreissammlung GRK (GUC) an QGIS – konnte nur teilweise umgesetzt werden 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 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.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Guter fragt bzgl. des Budgetergebnisses des Amtes für Stadtplanung und Mobilität an, worauf das außerplanmäßige Ergebnis des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung aus dem Jahr 2024 zurückzuführen ist. Darüber hinaus wird zum Arbeitsprogramm angefragt, warum die Ausweitung des Kontrollgebiets auf das gesamte Stadtgebiet nicht umgesetzt werden konnte.

Alle Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Guter fragt bzgl. des Budgetergebnisses des Amtes für Stadtplanung und Mobilität an, worauf das außerplanmäßige Ergebnis des Zweckverbandes Kommunale Verkehrsüberwachung aus dem Jahr 2024 zurückzuführen ist. Darüber hinaus wird zum Arbeitsprogramm angefragt, warum die Ausweitung des Kontrollgebiets auf das gesamte Stadtgebiet nicht umgesetzt werden konnte.

Alle Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP

Empfehlungen / Gutachten / Beschlüsse

TOP 14

VII/298/2026

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

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

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

zur Kenntnis genommen

TOP 15

611/257/2026

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

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 FNP 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 innenstädtischen 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

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

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 7 gegen 0

TOP 16

611/266/2026

Grundsatzbeschluss zur Anwendung des Bau-Turbos in Erlangen

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

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

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Prietz fragt eine aktuelle Übersicht über die „wichtigsten“ Grundsatzbeschlüsse der Stadt Erlangen an.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Frau Stadträtin Prietz bittet die Verwaltung, nach den ersten erfolgreichen Verfahren in diesem Gremium über die Anwendung in der Praxis zu berichten.

Frau Stadträtin Wunderlich regt an, die Berichterstattung bzgl. über Bau-Turbo erteilte Genehmigungen, in die Mitteilung der erteilten Baugenehmigungen zu integrieren.

Die Verwaltung wird dies prüfen und sagt einer Berichterstattung zu gegebener Zeit zu.

Herr Stadtrat Prof. Dr. Schulze schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den Stadtrat zu verweisen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Frau Stadträtin Prietz fragt eine aktuelle Übersicht über die „wichtigsten“ Grundsatzbeschlüsse der Stadt Erlangen an.

Die Verwaltung sagt dies zu.

Frau Stadträtin Prietz bittet die Verwaltung, nach den ersten erfolgreichen Verfahren in diesem Gremium über die Anwendung in der Praxis zu berichten.

Frau Stadträtin Wunderlich regt an, die Berichterstattung bzgl. über Bau-Turbo erteilte Genehmigungen, in die Mitteilung der erteilten Baugenehmigungen zu integrieren.

Die Verwaltung wird dies prüfen und sagt einer Berichterstattung zu gegebener Zeit zu.

Herr Stadtrat Prof. Dr. Schulze schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt als Einbringung zu behandeln und in den Stadtrat zu verweisen. Hierüber besteht Einvernehmen.

Abstimmung:

verwiesen

TOP 17

613/382/2026

Umnutzung der Schotterfläche westlich des kubic als temporäres Parkfeld

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 zu lässt, 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
für Herstellung des Parkfeldes
326.000

für Herstellung der
Begrünungsmaßnahmen um das
Parkfeld 70.000 bei IPNr.: EB77

Sachkosten: € bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto): € bei Sachkonto:
Folgekosten 4.700 (jährlich) € bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen 140.000 (jährlich) € bei Sachkonto:

Weitere Ressourcen

Haushaltsmittel

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

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

Ergebnis/Beschluss:

Die 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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 14 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

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

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 Parkwechselvorgängen 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 solle, 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

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

Protokollvermerk:

Herr Dr. Korda vom Amt für Stadtplanung und Mobilität führt mit einem Vortrag zu diesem Tagesordnungspunkt ein.

Die Präsentation wird im Anschluss zur Sitzung im Ratsinformationssystem digital zur Verfügung gestellt.

Alle Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. 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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Dr. Korda vom Amt für Stadtplanung und Mobilität führt mit einem Vortrag zu diesem Tagesordnungspunkt ein.

Die Präsentation wird im Anschluss zur Sitzung im Ratsinformationssystem digital zur Verfügung gestellt.

Alle Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. 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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

TOP 19

613/384/2026

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

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 Nachbesserungsbedarf, 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

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

Ergebnis/Beschluss:

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.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Ergebnis/Beschluss:

1. Der Zwischenbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - e. die Anzahl der Kfz-Durchfahrten zu den Sperrzeiten langfristig und auf das notwendige Maß zu reduzieren.
 - f. 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.
 - g. die Evaluation bis Ende 2026 fortzuführen und dem UVPA anschließend einen Schlussbericht vorzulegen
 - h. die Ergebnisse für ein Handlungskonzept „Schulstraßen“ aufzubereiten, um eine mögliche Übertragung auf weitere Grundschulstandorte vorzubereiten.

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

TOP 20

614/107/2026/1

Parkraumbewirtschaftung von Bewohnerparkgebiet 7

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 450.000 € bis 470.000 brutto	bei Sachkonto: Budget Amt 66

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.

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Guter regt an, die Ausweisung weiterer Bewohnerparkgebiete voranzutreiben und die hierfür zusätzlich benötigten Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 zu beantragen.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen zu.

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 13 gegen 0

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Guter regt an, die Ausweisung weiterer Bewohnerparkgebiete voranzutreiben und die hierfür zusätzlich benötigten Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 zu beantragen.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung im Rahmen der finanziellen und personellen Ressourcen zu.

Ergebnis/Beschluss:

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

Abstimmung:

einstimmig angenommen

mit 6 gegen 0

TOP 21

Anfragen

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

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an, inwiefern im Umfeld der Sandbergschule Tempo 30 in der Tennenloher Straße im Abschnitt zwischen den Kreuzungen mit der Gartenstraße und der Widerlichstraße umgesetzt werden kann und ob hierfür ggf. der bisherige Schulweg umdefiniert werden kann.

Weiter wird angefragt, ob die Verwaltung bei der Ausweitung von weiteren Schulstraßen eine Priorisierung anhand vorgegebener Kriterien vornimmt.

Frau Stadträtin Wunderlich stellt die Anfrage, inwieweit im Zusammenhang mit dem Umbau am Europakanal auf der Höhe Steigerwaldallee die Lichtsignalanlagen zu Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen (ugs. Blindenampel) möglich ist.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu. Weitere Rückfragen und direkt beantwortet.

Herr Stadtrat Meißel fragt an, warum die Parkraumüberwachung im Bau- und Werksausschuss EBE behandelt wurde und nicht im Umwelt- Verkehrs- und Planungsausschuss.

Die Anfrage wurde direkt beantwortet.

Frau Stadträtin Prietz fragt den aktuellen Sachstand zum Energy-Sharing an, wozu ein Fahrplan in Abstimmung mit den Erlanger Stadtwerken erarbeitet wird sowie welches Potenzial innerhalb der Stadtverwaltung besteht.

Die Anfragen wurden direkt beantwortet.

Herr Stadtrat Dr. Dees fragt bzgl. Durchfahrt Wiesengrund aufgrund der Sperrung des Dechsendorfer Damms an, ob Pfosten an der Wöhrmühle eingesetzt werden können, um die rechtswidrige Durchfahrt zu verhindern. Im Weiteren wurde darum gebeten, dass Fahrradstraßen-Schild bzw. das Schild „Anlieger frei“ in der Universitätsstraße auf Höhe der Universitätsbibliothek freizuschneiden, da dies nicht mehr uneingeschränkt sichtbar sei.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu. Weitere Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Beratungsergebnis Gremium: Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

Protokollvermerk:

Herr Stadtrat Dr. Richter fragt an, inwiefern im Umfeld der Sandbergschule Tempo 30 in der Tennenloher Straße im Abschnitt zwischen den Kreuzungen mit der Gartenstraße und der Widerlichstraße umgesetzt werden kann und ob hierfür ggf. der bisherige Schulweg umdefiniert werden kann.

Weiter wird angefragt, ob die Verwaltung bei der Ausweitung von weiteren Schulstraßen eine Priorisierung anhand vorgegebener Kriterien vornimmt.

Frau Stadträtin Wunderlich stellt die Anfrage, inwieweit im Zusammenhang mit dem Umbau am Europakanal auf der Höhe Steigerwaldallee die Lichtsignalanlagen zu Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen (ugs. Blindenampel) möglich ist.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu. Weitere Rückfragen und direkt beantwortet.

Herr Stadtrat Meißel fragt an, warum die Parkraumüberwachung im Bau- und Werksausschuss EBE behandelt wurde und nicht im Umwelt- Verkehrs- und Planungsausschuss.

Die Anfrage wurde direkt beantwortet.

Frau Stadträtin Prietz fragt den aktuellen Sachstand zum Energy-Sharing an, wozu ein Fahrplan in Abstimmung mit den Erlanger Stadtwerken erarbeitet wird sowie welches Potenzial innerhalb der Stadtverwaltung besteht.

Die Anfragen wurden direkt beantwortet.

Herr Stadtrat Dr. Dees fragt bzgl. Durchfahrt Wiesengrund aufgrund der Sperrung des Dechsendorfer Damms an, ob Pfosten an der Wöhrmühle eingesetzt werden können, um die rechtwidrige Durchfahrt zu verhindern. Im Weiteren wurde darum gebeten, dass Fahrradstraßen-Schild bzw. das Schild „Anlieger frei“ in der Universitätsstraße auf Höhe der Universitätsbibliothek freizuschneiden, da dies nicht mehr uneingeschränkt sichtbar sei.

Die Verwaltung sagt eine Prüfung zu. Weitere Rückfragen wurden direkt beantwortet.

Sitzungsende

am 16.06.2026, 19:45 Uhr

Die Vorsitzende:

.....
Bürgermeisterin
Linhart

Der Schriftführer:

.....
Hirche

Kenntnis genommen

Für die CSU-Fraktion:

Für die Grüne/Grüne Liste-Fraktion:

Für die SPD-Fraktion:

Für die Erlanger Linke-Fraktion:

Für die AfD-Fraktion:

Für die FDP:

Für die FWG:

Für die ÖDP: